

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

1. tbl. 2026 · 88. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1.490



Traustur félagi skipaþjónustunnar

Skeljungur veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi

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



Skeljungur

Fyrri hluta vetrar var tíðarfar gott, bæði til sjávar og sveita, en frá áramótum hefur veðurfar verið rýsjóttara. Fiskveiðar hafa gengið vel undanfarna mánuði í öll veiðarfæri. Fiskverð í evrópu og bandaríkjunum hefur verið hátt, einkum vegna minna framboðs frá Noregi og öðrum löndum en Íslandi. Verð í beinum viðskiptum tekur mið af markaðsverði og fleiri þáttum, það hefur hækkað, en minna en á frystitögurum, þar sem verð eru mjög há. Upphafsverð á loðnu til sjómanna á vertíðinni var mun lægra en verð sem greidd voru fyrir loðnu úr sömu torfu í Færeyjum. Lítið hefur verið selt af afurðum ennþá, ég vænti þess að þegar loðnuvertíðin verður gerð upp fái sjómenn verulega hækkun, en það fer eftir því hvert endanlegt afurðaverð verður.

Blikur eru á lofti á lofti í heiminum í dag, ástandið er grafalvarlegt, innrásarstríð Rússa í Úkraínu hefur staðið í fjögur ár með hörnungum fyrir íbúa Úkraínu sem valdið hafa ómældum þjáningum íbúa beggja þjóða. Stríð sem átti að taka fáeinar vikur hefur staðið í meira en fjögur ár og ekkert lát á því.

Þann 28. febrúar sl. gerði bandaríkjaher og bandamenn þeirra innrás í Íran, og réði leiðtoga þess Ali Khamenei af dögum, Íran hefur um árabil talist eitt af ríkjum öxulveldis hins illa. Klerkastjórnin í Íran fóðrar vopnaða öfgahópa með fjármagni og vopnakaupum, ásamt því að þjálfa þá og styðja pólitískt. Hópa eins og Hizbollah í Líbanon, Hamas, Jihad, Houthi hreyfinguna í Jemen og Sjíta í Írak og Sírlandi. Klerkastjórnin hefur einnig stutt Rússa í baráttunni við Úkraínu með því að senda þeim háþrúð vopn, m.a. árársdróna. Klerkastjórnin hatar Ísrael, Bandaríkin og vestræn gildi.

Afhverju er ég að skrifa um þetta í blaðið okkar Víking. Það er vegna þess að stríðhafa áhrif langt utan við áhrifsvæði þeirra. Í miðaustrurlöndum ríkir neyðarástand, olíuskip beggja vegna Hormuz sunds á milli Persallóa og Oman flóa komast hvergi. Stríðið í Íran hefur valdið mikilli hækkun heimsmarkaðsverðs á olíu og gasi. Íran hefur brugðist við innrásinni með því að ráðast á mikilvægar herstöðvar og innviði í nærliggjandi löndum. Fjöldi fólks flýr nú þessi lönd, allir eru óruggir um nútíð og framtíð.

Afleiðingar stríðsins í Úkraínu eru að útflutningur okkar til Úkraínu, sem er einkum sjávarafurðir verður erfiðari og minnkar í magni og verð lækka eðlilega, kaupgeta fólks dregst saman. Á sama tíma greiðum við beinharða peninga til Úkraínu í formi mannúðar aðstoðar og umdeilda vopnakaupa. Viðskipti við Rússa eru engin.

Afleiðingar stríðsins í Íran eru að olíuverð hækkar, sumar spár gera ráð fyrir tvöföldun olíuverðs. Það hefur neikvæð áhrif, fiskiskipaflotinn okkar gengur fyrir olíu, allur flutningur á fiski, útflutningur á sjávarafurðum, inn og útflutningur á öðrum vörum mun strax hækka. Flutningsgjöld og flugfargjöld hækka, með tilheyrandi vandræðum fyrir fyrirtækin og

hækkandi verðbólgu sem bitnar á okkur öllum osfrv.

Stjórnvöld á Íslandi eiga að mínu áliti fyrst og fremst að hugsa um hagsmuni okkar Íslendinga. Við erum herlaus þjóð, aðilar að Nato, með varnarsamning við Bandaríkin, við eigum eins og margir hafa bent á að halda okkur til hlés á alþjóðavettvangi, ekki beina athygli að okkur. Forseti okkar og stjórnvöld eiga að tala fyrir friði hvar og hvenær sem þeir hafa tækifæri til.

Evrópusambandið (ESB).

Að mínu áliti á ekki að kljúfa þjóðina í fylkingar vegna kosninga um hvort halda eigi áfram aðildarviðræðum að Evrópusambandinu. Ég óttast að aðildarsinnar noti öll töl til að koma Íslandi í ESB, mikilvægt er að upplýsa þjóðina um hvað innganga í bandalagið þýðir.

Horfum til Breta sem gengu í EBE (Evrópusamruninn) árið 1973, fyrir þann tíma veiddu margar evrópuþjóðir í breskri lögsögu á grundvelli tvíhliða samninga á milli viðkomandi landa og á grundvelli reglna hafréttar. Eftir innngöngu í EBE árið 1973, varð bresk fiskveiðilögsaga hluti af sameiginlegri fiskveiðistefnu EBE, þannig að fiskimið aðildarríkja urðu að miklu leyti sameiginleg auðlind EBE. Skip frá öðrum EBE ríkjum fengu heimild til að veiða í breskri lögsögu utan 12 mílna svæðis. Þetta varð mjög umdeilt í Bretlandi vegna þess að víða í kringum Bretland eru mjög góð fiskimið.

Evrópusambandið ESB var formlega stofnað 1992, aðildarríki EBE urðu öll aðilar.

Vaxandi óánægja meðal Breta varð til þess að þeir yfirgáfu ESB árið 2020, kallað BREXIT. Ástæðurnar voru margar, m.a. reglur ESB um fiskveiðistjórnun „Common Fisheries Policy“ að áliti Breta hafði ESB tekið of stóran hluta fiskimiðanna, og ESB ríki veiddu of mikið í breskri lögsögu, bresk stjórnvöld hefðu gefið of mikið eftir þegar þau gengu í ESB.

Í útgöngusamningum BREXIT þurftu Bretar að gefa mikið eftir. Til dæmis héldu skip frá ESB löndum áfram að veiða í breskri lögsögu, þau héldu áfram aðgangi að fiskimiðum Breta gegn því að Bretar fengu aðgengi að mörkuðum ESB.

Bretar, Norðmenn og Íslendingar hafa svipaða hagsmuni er varðar fiskveiðiauðlindir, þessar þjóðir hafa kosið að vera utan ESB vegna m.a. fiskveiðiauðlinda, en einnig vegna annarra auðlinda, vatns og orku. Ekki síður vegna þess mikla kostnaðar sem felst í því að vera í ESB, bæði beinn og óbeinn kostnaður. Ég verð að viðurkenna að ég skil ekki þá sem telja hag okkar íslendinga betur borgið innan ESB, að fórna sjálfstæði þjóðarinnar, til hvers? Ég bara skil það ekki. Sjálfstæði þjóðarinnar er að mínu mati ekki til sölu.

Árni Sveinsson



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

Forsíðumynd: Sigurbjörn Árnason, kokkur á Skinney.

Efnis- yfirlit

- 4 Kallinn í brúnni er Páll Geirdal Elvarsson, skipherra á varðskipinu Þór.
- 6 Grunaður um njósnir. Endurminningar loftskeytamannsins Kristjáns Jónssonar frá árunum 1939 til 1945. Þriðji hluti.
- 12 Draumfarir og heppni. Togarinn Fylkir á skrifstofu Félags skipstjórnarmanna.
- 13 Krossgátan á sínum stað.
- 14 Danir sigursælir. Norðurlandaljósmyndakeppni sjómanna 2026.
- 18 Goðafoss kyrrestur. Heiðar Kristinsson fjallar um Júlíus skipstjóra. Fimmti hluti.
- 22 Hann er hálfníræður. Helga Laxdal færðar hamingjuóskir.
- 23 „Frystitogarar voru ekki formlega bannaðir en allt gert til þess að hamla gegn útgerð þeirra.“ Helgi Laxdal heldur áfram samantekt sinni um íslenska skuttogara.
- 30 Rafhjól eður ei. Ritstjóri vor hjólar niður Móseldalinn og gefur hjólurum góð ráð.
- 34 Togarasalan 1917 og Borgarbókarsafn Reykjavíkur.
- 40 Ráðinn kokkur. Norðmaðurinn Egil-Henrik Bjorlo rifjar upp síldarvertíð á Íslandsmiðum sumarið 1960 en hann hafði þá nýlókíð stúdentsprófi. Helgi Laxdal þýddi.
- 42 Krossgátulausnir.
- 44 Gullni flotinn Trumps. Hilmar Snorrason segir erlendar fréttir.

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

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

Ritstjóri og abyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

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

Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / katalaufey@leturstofan.is

Ritnefnd: Árni Sveinsson, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Umbrot: Leturstofan / Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómannaþlaðsins Víkings:

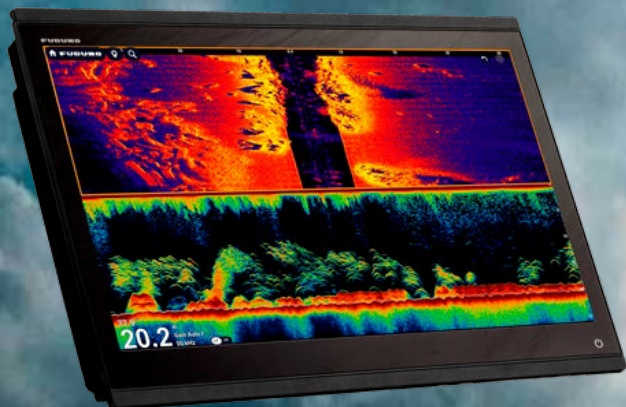
Félag skipstjórnarmanna, Skipstjóra- og stýrimannafélagin Verðandi, og Visir.

Sjómannaþlaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231

DFF1 UHD+ CHIRP dýptarmælir með hliðarskönnun



Nýr fjölrása nettengjanlegur dýptarmælir frá Furuno, hannaður til samþættingar við NavNet TZtouchXL, fjölnota skjái (MFDs) og TimeZero (tilbúið 2026).



DFF1 UHD+ sameinar hefðbundna CW, CHIRP og CHIRP hliðarskönnun (Side-Scan) í eina sendieiningu, með allt að 1 kW TruEcho™ CHIRP eða CW 50/200kHz og 230 kHz eða 455 kHz CHIRP hliðarskönnun. DFF1 UHD+ kemur í stað BBDS1 og DFF1-UHD dýptarmælanna.

DFF1 UHD+ eiginleikar:

- ACCU-FISH™
- Fisksjá (A-Scope)
- Handvirk næmni (Gain)
- Sjálfvirk næmni (Fishing/Cruising)
- Botngreining
- TruEcho CHIRP™
- CHIRP hliðarskönnun

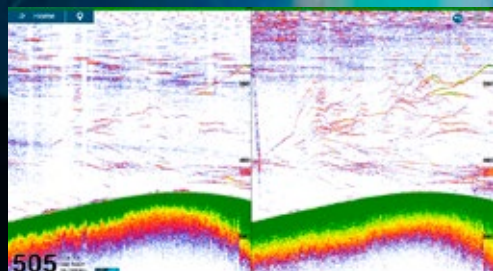
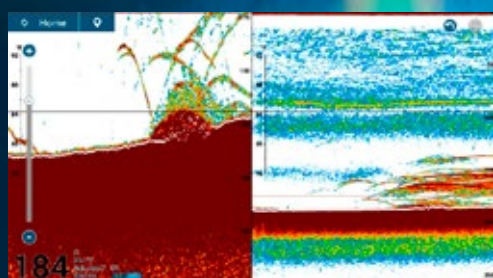
Tæknilegar upplýsingar:

CW tíðnisvið:	50/200 kHz
CHIRP tíðnisvið:	40-225 kHz
Hliðarskönnunar tíðnir:	230 eða 455 kHz
Sendiorka:	300W/600W/1kW
Hámarks dýpi:	1200+ metrar



DFF3-UHD CHIRP dýptarmælir

DFF3-UHD CHIRP er nýr „BLACK BOX“ dýptarmælir Sendistyrkur, 2 eða 3 KW
Vinnur niður á 4500 metra dýpi
Tíðnisvið 25-242 Khz stillanlegt
Nettengjanlegur við TimeZero
(Ath. DFF3-UHD er ekki með BDS)





KALLINN Í BRÚNNI

PÁLL GEIRDAL ELVARSSON

Kallinn í brúnni er Reykvíkingurinn Páll Geirdal Elvarsson.

Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Páll Geirdal Elvarsson, fæddur í Reykjavík 1. mars 1970.

Maki: Kolbrún Rut Pálmadóttir

Börn: Tvö.

Hversu gamall varstu þegar þú byrjað-ir á sjó og hve gamall varstu þegar þú fórst í Stýrimannaskólann?

Ég var 16 ára þegar ég fór fyrst á sjó og tvítugur þegar ég fór Stýrimannaskólann.

Hvaða ár laukstu varðskipadeild?

1994.

Hvenær gekkstú til liðs við Landhelgisgæsluna og hvað varð til þess?

Október 1986. Kærastar systra minna voru á varðskipunum og mér fannst þetta spennandi, var rúmar tvær vikur að komast um borð (mætti alla daga til að minna á mig).

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

Hef aðallega verið á varðskipum en líka á netabáti – dragnót – hafnarbátum og togurum. Miðað við þær breytingar sem hafa verið á varðskipunum þá er það V/S ÞÓR sem stendur upp úr.

Hvernig myndir þú lýsa skipinu sem

þú ert á núna og hvað heitir það?

Varðskipið ÞÓR sem er sérhannað varðskip af Ulstein í Noregi, er afburðasjóskip og fer vel með fólkíð sitt.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Sigurður Steinar Ketilsson.

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

Bergvin Gíslason bryti.

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

Þeir hafa verið margir öflugir í gegnum tíðina en myndi segja að það væru Eiríkur Bragason yfirstýrimaður og Sævar Már Magnússon bátsmaður.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að borða?

Hef verið hrifinn af ýsu en langa er að sækja á. Lax og bleikja eru einnig fyrirtaks góðir matfiskar.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Steikt ýsa í raspi.

Hvaða verkefni finnst þér skemmtilegust af þeim sem Gæslan sinnir?

Þau eru svo margbreytileg verkefni sem

við fáum og alltaf gaman; til dæmis vitatúrar – allskonar aðstoð við skipaflotann – og æfingar með ýmsum samstarfsaðilum.

Hvað er það versta sem þú hefur lent í á sjó ?

Hef aldrei verið hræddur um borð í varðskipi en sjóferðirnar þegar siglt var áleiðis að M/V DÍSARFELLI sem sökk 1997. Var þá um borð í V/S TÝ. Einnig siglingin til Flateyrar 1995. Var þá um borð í V/S ÓÐNI. Við fórum frá Grundarfirði, tók á veðurfarslega sem og verkefni þegar komið var á staðinn.

Eftirminnileg atvik eitt eða fleiri?

Vorum á æfingu með varðskipi. Var þá sigmaður á þyrlu og á leiðinni í gúmbát að sækja skipverja en ekki tókst að koma mér um borð og var sveiflan töluverð. Spilmaðurinn ákveður að setja mig í sjóinn til að stoppa mig. Við það festist spilvírinn í hjálminum, var þá hífður upp. En þegar spilmaðurinn tók eftir því að vírinn var flæktur setti hann mig aftur í sjóinn. Við það fór krókurinn í nefið á mér sem brotnaði við höggið – og er rúmum 25 árum síðar ennþá að minna á sig.

Hefurðu upplifað ótvíráða lífshættu á sjó?

Eitt sinn snemma á ferlinum var haldin æfing í að yfirgefa skipið. Þetta var á V/S ÆGI. Gúmmíbjörgunarbáturinn var á síðunni og kraninn notaður til að hvolfa honum. Mig minnir að við höfum verið tíu í bátnum. Þarna lendi ég neðstur í þvögunni en það vill mér til lífs að Gísli Þórðarson, „tömmerinn“, sá hvað var að gerast og náði að ýta mér út úr bátnum. Ég viðurkenni fúslega að ég var frekar skelkaður eftir þessa æfingu.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Loran-C var enn í notkun þegar ég var að byrja sem stýrimaður og því hafa verið miklar breytingar í þessu, samanber raf-ræn sjókort, GPS - GALILEO og GLONASS, allt kerfi sem hafa litla skekkju, sum kerfi um borð eru með allt niður í 10 cm. skekkju.

Hvaða breytingar hafa helstar orðið hjá Gæslunni síðan þú hófst þar störf?

Þrjú varðskip eru farin úr þjónustu og tvö ný komin í staðinn. Ný flugvél og þrjár þyrlur líka. Var í flugdeild en flugvélin TF-SYN og tvær þyrlur, TF-SIF og TF-LIF, eru nú komnar á safn. Einnig V/S ÓÐINN þar sem ég fór jómfrúarferð mína sem skipherra árið 2000.

Sérðu fyrir þér að starfsemi Gæslunnar breytist á næstu árum eða áratugum? Þá í hvaða veru?

Í þessi tæp 40 ár sem ég hef verið á LHG þá hefur þetta verið mikið upp og niður, aðallega niður. Mér finnst þó meðbyr hafa vaxið en starfsemin mun næstu árin snúast mikið um öryggismál.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomenda á sjómennsku?

Get ekki sagt það.



Varðskipið ÞÓR er afburðasjóskip og fer vel með sitt fólk, segir Pall Geirdal skipherra. Myndin er tekin í Stykkishólmi.

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

Já, alveg hiklaust.

Ög að lokum fyrir tónlistaráhugamenn, bíofara og bókaorma:

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

Núna er Dimma málið.

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

Syndafall eftir Yrsu Sigurðardóttur. Yrsa er í miklu uppáhaldi hjá mér.

c) Uppáhalds kvikmyndin? Uppáhalds leikari?

Er eiginlega meira í þáttum og svoleiðis og lítið í kvikmyndum en reyni að horfa á þessar helstu íslensku.



ÍSFELL



Kristján Jónsson loftskeytamaður

Stríðssiglingar

3. hluti



Togarinn Jón Ólafsson RE 279 í Reykjavíkurhöfn. Bandariskir hermenn taka land. Mynd: Einkasafn JH

ÁRIÐ ER 1942

Fyrsta skipið frá útlöndum

Frásögn Kristjáns lauk seinast þar sem Vörður kom hinn 7. september frá Fleetwood til Reykjavíkur eftir að hafa rekist á mannlausu björgunarbáta í hafi.

Skipið þurfti að fara í slipp og eitt og annað þurfti að laga eftir loftárásina. Þetta var ákaflega vel þegið fri hjá mér því ég var heima allan tímann. Við fórum svo til Patreksfjarðar og ég ætlaði í fri næsta túr og einn besti vinur minn ætlaði að leysa mig af, það var Ingvar Guðmundsson. Það stóð nefnilega til að trúlofa sig stúlku sem síðar varð konan mín, Gréta Sveinsdóttir, dóttir Sveins Einarssonar á Kambi.

Grunaður um njósnir

Á meðan ég var í frínu var togarinn Jón Ólafsson, nýjasti togari landsmanna, skotinn niður á leiðinni frá Fleetwood. Það

fréttist samt ekki fyrr en eftir stríð að þýskur kaþbátur hafði grandað skipinu. Þetta var auðvitað skemmtilegur tími í landi, nýtrúlofaður og átti marga góða kunningja á Patreksfirði. Ég fór í byggingarvinnu tvær vikur í tilbreytingaskyni og mér til gamans, í veiðitúra í Sauðlauksdalsvatn með Guðjóni matsveini á Verði í tvo daga. Þá var Sauðlauksdalur allveg mannlaus, enginn prestur eða ábúandi svo að við gátum sofíð í bænum. Svo tók fríið enda eins og allt annað og sjórinn tók við, fiskirí og siglingar.

Þann 1. nóvember komum við til Reykjavíkur í eftirlitið á leið til Englands. Við stoppuðum í þrjá tíma. Það var nú í ýmsu að snúast þennan stutta tíma sem við stöldruðum við. Þegar ég kom heim til að kveðja sagði mamma mín, Emilía Sighvatsdóttir, að einhverjir Amerikanar hefðu komið og spurt eftir mér en ekki nefnt erindið. Ég fór um borð rétt fyrir kl. 22:00 en þá áttum við að sigla. Þegar ég

kom niður á bryggju sá ég jeppa með fjórum hermönnum. Í sama bili kom Guðmundur skipstjóri til mín og spurði: „Heita helviti, hvað hefurðu nú gert af þér? Það er kominn amerískur foringi að spyrja um þig og vill finna mig niðri í skipstjórnarklefa.“

Ég fór strax til fundar við manninn. Hann horfði á mig rannsakandi í um það bil 5 mínútur. Síðan sagði hann: „Hver heldur þú að vinni stríðið?“

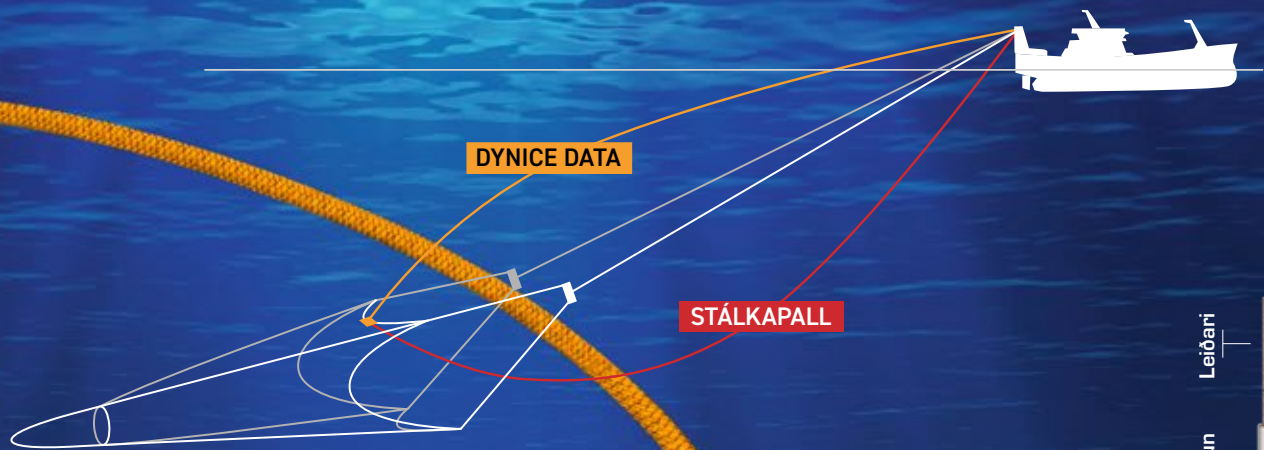
Ég fór að brosa, fannst spurningin fáránleg. „Það veit ég ekki frekar en aðrir en er það ekki einmitt það sem allir velta fyrir sér?“

Sá ameríski þagði um stund en sagði svo með talsverðum þunga: „Þú talaðir við þýska flugvél í sumar.“

Nú fór ég að brosa aftur að þessari firru en sá um leið að þetta var talsvert alvarleg ásökun og ekki neitt til að brosa að.

„Ég hef aldrei talað við þýska flugvél og aldrei neina flugvél yfirleitt enda hélt ég

- bylting í gerð höfuðlínukapla



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

Dynlce Data kapallinn

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

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

Hátæknikapall

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



HAMPIÐJAN

- fyrir öll heimsins höf

að þér ætti að vera kunnugt um að þið innsiglið stöðvarnar okkar og ykkar maður er einmitt að því núna. Þess vegna getum við ekki talað við nokkurn mann, skip eða flugvél, nema að rjúfa innsiglið en það mundi þýða yfirheyrslur og vandræði nema ef um neyðarkall væri að ræða.“

„Þú talaðir við þýska flugvél í sumar, 10. júní, það er haft eftir Bretum og er sagt frá því í þessari vasabók sem ég held á.“ Ég var alveg hissa en þá mundi ég eftir þessu atviki við Færeyjar og sagði honum frá því að þýskarinn hefði kallað okkur upp á ljósmorse en farið í burtu áður en ég gat svarað.

„Því miður,“ sagði ég, „gat ég ekki svarað



Í janúar 1943 í kolvitlausu veðri í Reykjavík hafði allt rafmagn farið af. Vörður lá þá utan á Brúarfossi við Sprengisand.

honum því kannski hefur hann ætlað að biðja okkur að aðstoða menn sem væru í bátum þarna nálægt eða eitthvað því um líkt.“

„Nú var það ljósmorse, þá er þetta allt í lagi,“ sagði ameríski foringinn og baðst bara afsökunar og óskaði okkur góðrar ferðar út.

Nú var allt til reiðu að halda af stað og kl. rúmlega tíu héldum við út. Við áttum að hitta Haukanesið úti af Stafnesi og fylgjast að til Fleetwood. Veðrið á siglingunni var leiðinlegt til að byrja með, sjór nokkuð þungur og allt á kafi eins og vant var með skipið svona hlaðið. Síðan lagaðist veðrið og mátti heita gott þegar við komum í írsku kanalinn. Við ösluðum suður á bóginn á fullri ferð en 4. nóvember um kvöldið var komin svarta þoka en hægur vindur. Um miðnættið fór ég upp í brú til að rabba við mannskapinn. Það var líka móttakari í brúnni, bestikkinu, hjá miðunarstöðinni. Á þessum tíma voru Bretar búnir að opna aftur starfsemi radióvitanna sem var til mikilla bóta.

Breskum flugmönnum hjargað

Það var sem sagt hægt að fylgjast með því sem gerðist í loftinu, hlusta á neyðarbylgjuuna eins og aftur í klefa. Laust eftir miðnætti heyrðum við í flugvél sem síðan nálgadist skipið og byrjaði að ljósmorsa

til okkar og spurði á ensku: „What is your position?“

Ég varð að fara upp á brúarþak til að geta fylgst með vélinni, hún flaug það hratt og þrisvar spurði hún að því sama án þess ég gæti svarað og sagt henni hvar hún væri. Þá skipti engum togum að vélin lækkaði mjög flugið og sendi SOS með vasaljósi allan tímann uns hún lenti í sjónum. Ég sagði auðvitað karlinum frá þessu en hann virtist ekki trúna mér og hélt bara áfram. „Heita helviti,“ sagði hann „tóm vitleysa, andskoti.“

Og áfram var haldið frá staðnum sem vélin hrapaði á. Ég fór strax aftur í og ræsti Sæmund 1. stýrimann og kom hann strax upp. Það hafði þau áhrif að Guðmundur skipstjóri snéri nú við og byrjaði að svipast um eftir flugvélinni. Við höfðum sterkan ljóskastara á brúarþakinu og lýstum upp sjóinn á nokkru svæði en þokan var dimm. Þá sáum við ljós frá neyðarblysi dálítið langt fyrir fram- an skipið og héldum þangað á fullri ferð. Þá sáum við annað blys og vorum nú komnir nær. Síðan sáum við í geislanum

fengu hlý nærföt en þeir voru auðvitað gegnblautir og sumir með nokkrar skrámur eftir nauðlendinguna. Þetta var tveggja hreyfla sprengjuflugvél og var orðin alveg rammvillt og bensínlaus. Ég lánaði loftskeytamanninum nærföt og bauð honum vinsopa. Ég átti alltaf eina flösku um borð ef vera kynni að við þyrftum að fara í báta. Hann afþakkaði það en kvadst myndi þiggja te. Hann var dálítið slæmur á taugum og óruggur en flugstjórinn reyndi að hressa hann við og sagði að annað sjokkið væri alltaf verst. Þeir höfðu lent í kröppum dansi í loftárás yfir Þýskalandi. Flugmennirnir höfðu aldrei heyrt minnst á íslensk skip og voru mjög undrandi á öllu.

Við komum til Fleetwood um hádegi daginn eftir en áður hafði ég sótt fötin þeirra niður á vélarreisn þar sem þau höfðu verið þurrkuð. Þar á meðal forlata skinnúlpu og loðstígvél sem loftskeytamáðurinn átti.

Hann vildi endilega gefa mér úlpuna en ég var feiminn að taka við henni. „Þú hefur gert miklu meira fyrir mig en ég fyrir þig,“ sagði hann og lauk þessu auðvitað með því að ég þáði úlpuna en strákarnir urðu grænir af ófund og buðust sumir til að kaupa hana af mér fyrir stórfé en ég vildi engin viðskipti.

Þegar eftirlitsmennirnir komu um borð upphöfust langar yfirheyrslur yfir flugmönnum. Það varð að hringja á flug-

† Í MINNINGU UM ALLT PETTA FÓLK †

PORMÓÐSSLYSIÐ 18. FEBRÚAR 1943

Vélskipið Pormóður BA 291 frá Bíldudal fórst við Garðskaga 18. febrúar 1943 eftir langa og stranga baráttu í óveðri á utanverbum Faxafloa. Með skipinu fórust þrjátíu og einn, tuttugu og fjórir farþegar og sjó í áhöfn. Fern hjón voru í hópi farþega og eitt barn.

<p>Skipverjar á Pormóði BA 291:</p> <ul style="list-style-type: none"> † Gísli Guðmundsson, skipstjóri † Blákur Björnsson, stýrimaður † Lárus Agústsson, 1. veigjafi † Jóhann Kr. Guðmundsson, 2. veigjafi † Gunnlaugur Jóhannsson, matveitinn † Björn Pétursson, háseti † Ólafur Ógmundsson, háseti 	<p>Farþegar frá Dalahreppi:</p> <ul style="list-style-type: none"> † Benedikta Jónsdóttir † Guðbjörg Elíasdóttir 	<p>Farþegar frá Patraklaði:</p> <ul style="list-style-type: none"> † Sára Þorsteinn Kristjánsson † Þóður Þorsteinsson <p>Farþegi frá Hammananga:</p> <ul style="list-style-type: none"> † Guðmundur Pétursson 	<p>Farþegar frá Bíldudal:</p> <ul style="list-style-type: none"> † Agúst Sigurðsson † Jakobína Pálsdóttir † Asleig Jónsdóttir † Bjarni Pétursson † Fjóla Ágústsdóttir † Gísli Kristjánsson † Sára Jón Jakobsen † Jón Þ. Jónsson † Karl Elriksson † Kristján Guðmundsson † Indiana Jónsdóttir † Loftur Jónsson † Málfríður Jónsdóttir † Óskar Jónsson † Sólmei Kristjnsdóttir † Þorsteinn Jónsson † Sigfríður Eyjólfsson † Bjarni Jónsson † Þorvaldur Fríðsson
--	---	--	---

Minningar skjöldur um Pormóðsslysið var afhjúpaður á Garðskaga í september 2023. Með Pormóði fórust 24 farþegar og sjó manna áhöfn.

frá kastaranum hvar gúmmibátur var á floti og í honum fjórir menn en flugvélin hálsokkin, bara stélið stóð upp úr. Mönnunum var kippt um borð ásamt gúmmítuðrunni. Guðmundur vildi slá böndum á stélið og hifa upp flugvélinu en mennirnir hristu bara hausinn og töldu það gersamlega vonlaust. Farið var með þá niður í káetu og þeir

völlinn þaðan sem þeir komu og fá allt staðfest sem þeir sögðu. Það var eins og þeir hefðu þá grunaða um að vera njósnara að reyna að smygla sér inn í landið. Eftir þrjá tíma fengu þeir loks að fara frjálsir ferða sinna. Tjallarnir sögðu ekki einu sinni „svei þér“ við okkur fyrir björgunina. Að vísu held ég að Guðmundur skipstjóri hafi fengið nokkur

sterlingspund seinna í viðurkenningar-skyni.

Kappið bar forsjana ofurliði

Eftir þriggja daga stopp úti héldum við heimleiðis og nú var veðrið orðið verra, stormur nær alla leiðina og vitlaust veður þegar við nálgumst Vestmannaeyjar. Allt gekk samt vel og komið var við í Reykjavík, stutt stopp þar, og síðan Patreksfjörður.

Skömmu fyrir jól 1942 var farið til Reykjavíkur og nú átti að fara í allsherjar viðgerð og skoðun. Skipið var víða orðið lélegt, til dæmis var „keisinn“ svo ryðgaður að það var hægt að reka fingur í gegnum hann. Svo var járndekkið eins og gatasigti. Margt fleira var að og fyrirsjáanlegt að viðgerð tæki langan tíma. Jafnvel þrjá mánuði.

Skipshöfnin var skilin eftir á Patreksfirði nema stýrimenn og allt vélaliðið sem átti að vinna að viðgerðinni. Ég sem loftskeytamaður þurfti að vaka á næturnar í höfn fimm nætur í viku. Allir aðrir sváfu um borð allan þann tíma sem viðgerðin stóð yfir. Farið var í slipp og verið við nokkrar bryggjur meðan á þessu stóð. Alltaf kom meira og meira í ljós sem laga þurfti og dróst vinnan fram í maí.

Fyrir utan viðgerðina var farið að höggva steypuna úr ballestinni. Tilgangurinn var að auka við fiskilestina svo hægt væri að bæta við fiski. Nú röskuðust öll hlutföll ennþá meira og voru ekki góð fyrir.

Þetta blöskraði mér mikið og reyndar fleirum enda kappið orðið meira en forsjá. Jafnvel skipstjóranum sjálfum þótti nóg um og spurði hann mig hvort loftskeytastöðin myndi missa langdrægi ef viðbótin við afturmastríð, smáspýta, yrði tekin burt. Hún var til að hækka loftnetið. Ég kvað engu máli skipta hvort væri spýta eða ekki spýta á mastrinu ef það væri tilgangurinn að sökkva kollunni með þessari vitlausu ákvörðun að minnka kjölfestuna, þá breytti langdrægi stöðvarinnar ekki neinu. Ég sagðist hafa skúffu í loftskeytaklefanum, þar mætti kannski koma fyrir tveim rauðsprettum í viðbót við annan fisk. Þetta þótti þeim sem réðu ósvifin framkoma enda var hún það. Þessi tími var viðburðasnaður fyrir mig.

ÁRIÐ ER 1943

Í janúar 1943 í kolvitlausu veðri í Reykjavík hafði allt rafmagn farið af. Skipið lá þá utan á Brúarfossi við Sprengisand og var mjór stigi frá Brúarfossi niður á dekk hjá okkur. Nú var dekkið farið af síðunum beggja megin og einungis mjór planki til að ganga á stjórnborðsmegin þegar fara þurfti aftur í eldhús. Annars var bara gínandi gap niður í botn svo það þurfti að ganga með varúð eftir plankanum. Við



Dansleikur hjá hernámsliðinu. Mynd: Dag-Jostein Andresen

höfðum verið að spila á spil frammi í lúkar til kl. 02:00 þessa nótt.

Draugatrú úr sögunni

Þegar spilamennskunni lauk fór ég aftur í að huga að eldinum í maskínunni og var með lukt með mér. Þá sá ég hvar segladruslur aftur á bátapalli sveifluðust fram og aftur í rokinu og sá ég ekki betur en að einhver mannvera væri að sniglast við gangdyrnar en mér fannst óhugsandi að nokkur maður gæti verið á ferð í þessu myrkri. Mér leist því ekki á blikuna.

Mér datt bara í hug draugur þótt ég þættist þess fullviss að slíkir væru ekki til. Ég fór samt að athuga fyrirbærið, hálfhræddur enda var veran horfin. Ég fór í hásetaborðsalinn. Þar var enginn. Þetta hlaut að vera skylt ofsönunum, það gat enginn komist þetta hjálparlaust nema að hafa ljósker. Síðan leit ég inn í eldhús og þar var þá kolsvört vera sem lá fram á heita kabýssuna. Mér krossbrá en þegar ég gætti betur að sá ég að þetta var raunverulegur maður í svörtum frakka og kraginn upp fyrir háls.

Ég kippti nú í manninn og setti hann á bekkinn. Hann hafði þá sofnað fram á heita eldavélina og jakkaermarnar voru sviðnar og eins var hann allur bólgin í framan af hitanum. Hann rankaði við sér og bar sig að vonum mjög aumlega. Ég stumraði yfir honum góða stund og spurði hvað hann væri eiginlega að flækjast. Hann hafði þá verið á leiðinni um borð í dráttarbát sem lá utan á Verði og ég hafði ekki vitað um. Hann bólvaði öllu í sand og ösku og sérstaklega þessu voðalega landi sem hann hafði hafði aldrei komið til áður. Hann var draugfullur svo ég hjálpaði honum um borð í dráttarbátinn og fékk menn þar til að taka við honum. Ég gat bara ekki skilið hvernig í

ósköpunum hann hafði komist þetta svona út úr fullur. Niður örmjóan stiga og svo eftir mjóum plankanum án þess að detta niður í botn skipsins og komast aftur í eldhús til að sofna fyllirrisdauda á eldavélinni. Þar með var draugatrúin endalega úr sögunni.

Rógberinn hét Godtfredsen og var danskur

Svo leið þessi vetur tiltölulega viðburðasnaður nema þeir voru að gefa loftvarnarmarki eins og árás væri í aðsigi en þá var kannski ein og ein þýsk flugvél að fljúga yfir landið til njósna. Hættan var auðvitað engin en það varð að sýnast, þessir hermenn þurftu að sanna tilveru sína til að blekkja landsmenn. Þjóðverjar voru að fara halloka á öllum vígstöðvum, réðu ekki neitt við neitt og áttu engar flugvélar sem drógu hingað utan nokkrar FW 200 sem notaðar voru til njósna. Annars gerðust nokkrir leiðinda atburðir eins og eðlilegt var í svona tvíbyli. Það fór ekki allt fram með lúðraþyt og söng.

Um þetta leyti fóru margir aðrir togarar í viðgerð, skipin voru yfirleitt orðin mjög léleg og þurftu mikið viðhald enda flest orðin gömul. Þá kom upp sá kvittur í Englandi að þetta væru hálfgerð skemmdarverk. Íslendingar vildu ekki sigla til Grimsby og Hull og þess vegna þættust þeir þurfa að gera við svo mörg skip í einu. Þetta komst á kreik vegna greina sem danskur maður í Reykjavík skrifaði í ensk blöð og fór niðrandi orðum um íslenska sjómenn og flest sem íslenskt var. Þessi rógberi hét Godtfredsen og fékk hann dóm fyrir og var rekinn úr landi. Enda trúði honum enginn maður, hvorki hér né í Englandi.

Margir héldu að meiri hætta væri að sigla á austurströndina en ég áleit aftur á móti

að það væri miklu minni hættu og byggði það á að fleiri neyðarmerki heyrðust að vestan. Þar voru kafbátarnir flestir en flugvélar Þjóðverja voru næstum hættar að sjást yfir Norðursjónum. Allt snerist um Rússland.

Bretar höfðu krafist þess að íslensku skipin sigldu á Austurströndina en Íslendingar þráuðust við og varð af því eitthvert stopp á tímabili. Þess vegna fór þessi Godtfredsen af stað með greinar í ensk blöð og sagði að íslenskir sjómenn hugsuðu bara um peninga og væru auk þess allt of hátt launaðir. Hér heima var talað um hræðslu-peninga af stjórnmalá mönnum. Þetta var viðurkenningin og þakklætið til okkar sem sigldum en norskar áhafnir sem sigldu fyrir bandamenn á stríðsárunum fengu allar orður og viðurkenningar frá norska konungnum sem staðsettur var í London.

Eitt versta sjóslys Íslandssögunnar

Í Reykjavík var sama sukkástandið og var mikið um fylliri hjá setuliðsmönnum og oft ráðist á fólk, einkum konur, en blöðin þögðu þunnu hljóði eða tóku málstað herliðsins. Einkum var Alþýðublaðið duglegt þeirri iðju.

Í febrúar varð enn eitt stórslysið þegar vélskipið MS Þormóður frá Bildudal fórst. Hann var á leið frá Patreksfirði til Reykjavíkur og sökk út af Garðskaga í mjög slæmu veðri, SV roki. 24 farþegar fórust með skipinu og 7 manna áhöfn. Á venjulegum tímum hefði slíkur farkostur ekki fengið að taka svona marga farþega svo stríðið var þannig óbein orsök þess að svona fór.

Veturinn leið, ýmist næturvaktir um borð eða í frí og þann 4. apríl, á afmælisdaginn minn, gengum við Gréta í hjónaband. Höfðum við eitt herbergi uppi á efsta lofti á Eiríksgötu 27, þar sem móðir mín og systkini bjuggu. Það teygðist á tímanum með viðgerðina á Verði, alltaf eitthvað nýtt að koma í ljós sem lagfæra þurfti og vorum við ekki búnir til brottferðar fyrr en fyrstu dagana í maí. Þá var fyrst lagt af stað til Patreksfjarðar og tókum við Gréta með okkur það af húsgögnum sem við áttum og þegar heim kom urðum við að greiða tvær krónur fyrir hvert stykki í uppskipunargjald. Þegar við komum til Patreksfjarðar fluttum við allt okkar hafurtask í íbúð sem við höfðum fengið lánaða hjá Jóhanni Péturssyni skipstjóra á togaranum Gylfa. Það voru tvö herbergi uppi á lofti en Jóhann og fjölskylda voru í sumarbústað sínum á Eysteinsyri við Tálknafjörð. Þetta var höfðinglegt af Jóhanni eins og hans var von og vísa.

Eftir nokkurra daga stopp fórum við aftur af stað, fiskuðum á Halanum og lögðum upp aflann á Ísafirði en sigldum ekki út. Komið var fram í miðjan júní þegar við



Catalina flugbáturinn sendi aðvörum um að kafbátur væri á næstu grösum: „Submarin in vicinity.“ Myndin er af Sunderland flugbati. Mynd: Dag-Jostein Andresen

fórum að fiska fyrir okkur sjálfa til að sigla með til Englands. Fiskiríið tók venjulega 5 til 6 daga. Það var alltaf nægur fiskur svo veðrið réði hve langan tíma tók að fylla skipið.

Við fórum fyrsta túrinn til Hull og þurftum að koma við í Methill til að láta afsegulmagna skipið. Það var gert með því að vefja nokkrum rafmagnsköplum utan um skipsskrokkinn og hleypa straumi á. Síðan var landað í Hull og var salan ágæt.

Kafbátur í grennd

Í Hull varð ég fyrir því óhappi að detta niður í dokkuna. Þannig var að ég var beðinn að fylgja manni um borð í togaranum Gylli sem lá fyrir framan okkur í dokkinni. Sá hafði verið á kendiríu um borð hjá okkur og nýkominn úr landi. Ég fór með manningnum og bað hann að biða eftir mér, ég skyldi fara fyrst um borð og taka svo á móti honum. Það var talsvert bil á milli bryggju og skips og ætlaði ég að stökkva yfir á lunninguna en rann af henni ofan í dokkina og á bólakaf. Það var andstyggilegt það, dokkirnar voru afskaplega sóðalegar. Ég synti að skipinu, örstutta leið, klifraði upp og náði taki á lunningunni en rann strax niður aftur. Þá tók ég í lensportið og beið nokkra stund áður en ég gerði aðra atrennu. Í því komu skipverjar sem voru um borð og réttu mér spotta svo að ég komst um borð með góðu móti. Þeir hjálpuðu einnig skipsfélaga sínum og gekk það vel. Ég hafði misst veskið mitt sem faðir minn hafði átt, þess vegna sá ég eftir því. 15 sterlingspund voru í veskinu.

Eftir tveggja daga veru í Hull fórum við af stað heim. Nú urðum við að sigla í

skipalest alla leið að Pentlandsfirði. Í lestinni voru nálega 40 skip, sum með loftbelg í taug til varnar flugvéllum. Það var siglt rólega norður eftir á um 8 milna ferð en ekki mátti yfirgefa lestina þó sumum þætti of hægt farið, eftirlitsskipin skutu fyrir framan þann sem það reyndi. Í Pentli skildum við og annar íslenskur togari við skipalestina ásamt frönskum 1000 tonna togara sem var í ísfiskflutningum frá Ísafirði. Það var indælis veður yfir hafið enda komið fram í júlí.

Þegar við vorum komnir dálítið norðvestur fyrir Færeyjar kom ensk flugvél og kallaði okkur upp á ljósmorse. Ég þurfti upp á brúarþak til að svara henni, þær voru svo fljótar að fara hringinn. Þetta var Catalina flugbátur. Þegar ég sagðist tilbúinn að lesa sendi hann tilkynningu. „Submarin in vicinity.“ Ég kvittaði fyrir og sendi þakkir, lét skipstjóran vita og áfram var haldið. Þeir á franska togaranum stóðu allan daginn við fallbyssu frammi á hvalbak. Flugvélin fylgdi okkur það sem eftir var dags. Þegar hún flaug heim um kvöldið kom önnur að leysa hana af og fylgdi okkur alla leið til Vestmannaeyja. Þetta var í eina skiptið sem hernámsliðið hjálpaði okkur.

Næsti túr var til Grimsby og gekk allt vel, fyrst komum við í Scabster sem er smábær nyrst á Skotlandi til einhvers eftirlits. Siglt var í skipalest eins og áður frá Grimsby að Pentli. Slíkt var aldrei gert á leiðinni suður eftir Norðursjónum. Nú var ákveðið að klarera í Vestmannaeyjum á heimleið og var það í fyrsta skipti. Við hittum leiðinlega á. Þetta var rétt eftir þjóðhátíðina í Eyjum og það slys hafði orðið að níu menn höfðu látist daginn

áður. Höfðu þeir drukkið tréspíritus í ógáti. Nokkrir misstu sjón eða urðu grá-hærðir á einni nóttu. Þetta var mjög sorglegt og voru menn eðlilega slegnir.

Við héldum áfram veiðum og siglingum en í byrjun september tók ég mér frí. Við Gréta áttum von á barni seinna í mánuðinum og fæddist það 22. september og var drengur. Gekk það ekki þrautalaust og varð ég að hjálpa til við barnsburðinn.

Hrossið sótt

Þetta frí varð lengra en ætlunin var vegna þess að Vörður lenti í árekstri við enskt fragtskip í svartapöku í Nordursjónum svo hann varð að fara í viðgerð í South Shields og tók sú viðgerð lengri tíma en ætlað var og kom skipið ekki heim fyrr en í febrúar 1944. Engin slys urðu á mönnum, hvorki á Verði né enska skipinu. Ég var því atvinnulaus á meðan en fór þó að vinna í rúman mánuð við byggingar á Patreksfirði hjá Guðfinni Einarssyni trésmiði sem var föðurbróðir konu minnar.

Ég gat því sinnt um hestinn minn sem ég hafði keypt fyrr um árið. Hann var ættaður frá Gauksmýri í Vestur Húnavatnssýslu og var einstaklega góður, viljugur og fallegur en mjög styggur. Um haustið gekk hann úti í Sauðlauksdal en ég sótti hann í janúar með Þorsteini pósti sem ég bjó hjá áður um tíma. Við fórum yfir snemma í janúar að sækja hann en náðum honum ekki, hann stökk alltaf yfir réttarveggina svo við urðum að gista í Kvígindisdal og sækja hjálp til að ná honum daginn eftir. Það gekk vel og við járnudum hann með



Vestmannaeyjar um 1940. Þangað kom Vörður daginn eftir hið hroðalega slys þegar níu menn létust eftir að hafa drukkið tréspíritus í ógáti. Mynd: Dag-Jostein Andresen.

broddfjöðrum áður en haldið var til Patreksfjarðar. Við vorum sjö tíma á leiðinni í 20 stiga frosti.

Þegar við komum inn í plássið skall hesturinn á hliðina og fældist en ég festist í ístaðinu og dró hann mig dágóðan spöl áður en ég losnaði. Svo vel vildi til að ístöðin voru opin og hliðin gaf eftir við átak. Þetta var öryggisbúnaður og kom sér

ákaflega vel í atviki eins og þessu. Síðan fékk ég pláss fyrir hann í fjósinu hjá læknisbústaðnum. Maðurinn sem hafði lofað mér hesthúsi sveik mig, sagðist ekki taka svona villing í hús, sagðist ekki hafa vitað að um þennan hest hefði verið að ræða.

BEWI
for a better everyday



FYLKIR ER MÆTTUR

Á skrifstofu Félags skipstjórnarmanna við Grensásveg í Reykjavík hafa gestir og gangandi glatt augað við að skoða skipslíkön af Engey og Laxfossi. Hið fyrra hefur félagið að láni frá Brimi, hið seinna frá Eimskip. Nú hefur þriðja skipið bæst í hópinn, hinn sögufrægi Fylkir RE 161. Það er skipstjórinn, Ólafur Friðbjörn Ólafsson, félagsmaður í Félagi skipstjórnarmanna og fyrrverandi skipstjóri á Hval 9, sem á heiðurinn af landtöku Fylkis við Grensásveg. Skipið hafði áður verið til ánægju og yndisauka heimilismönnum á Hrafnistu Laugarási í Laugardal en sett í geymslu sökum plássleysis. Þá var það sem Ólafur Friðbjörn ámalgaði við formann vorn, Árna Sverrisson, hvort Félag skipstjórnarmanna myndi ekki fagna því að fá líkanið til sýnis á skrifstofu félagsins.



Fylkir RE. Gestum og gangandi býðst að skoða eftirmynd hans á skrifstofu Félags skipstjórnarmanna við Grensásveg.

Sem nærri má geta tók Árni því vel enda báðir sammála um að Fylkir myndi sóma sér vel í félagsskap við Engey og Laxfoss. Það var svo Ólafur sem sannfærði Þorvald H. Gröndal, sem er verkefnisstjóri minjavörslu hjá Borgarsögusafni Reykjavíkur, um að rétti staðurinn fyrir Fylki væri á skrifstofu Félags skipstjórnarmanna. Já vel á minnst, líkanið af Fylki er eign Borgarsögusafns.

Draumfarir og heppni

Hverfum til baka til sunnudagsins 14. nóvember 1956. Nýsköpunartogarinn Fylkir er á veiðum um 25 sjómílum norður af Straumnesi. Það er bræla á miðunum en veðrið er heldur að skána. Það brakar og brestur í vírum þegar trollið er hift en að þessu sinni er óboðinn gestur í vörpunni. Í því tekur togarinn djúpa dýfu



Þorvaldur H. Gröndal til vinstri við skut Fylkis og Ólafur Friðbjörn Ólafsson við stefni hans. Á milli þeirra er ljósmynd af stolti sjómanna, húsi Stýrimannaskólans á Rauðarárholti í Reykjavík sem vígt var við hátíðlega athöfn laugardaginn 13. október 1945. Kennsla í húsinu hófst þremur dögum síðar, nemendur voru 123 í átta kennsludeildum.

yfir á bakborða, belgurinn slæst í síðuna og ærandi sprenging skeykur skipið stafna á milli. Á sama augnabliki hrekkur framkvæmdastjóri útgerðarinnar, Sæmundur Auðunsson, upp af værum blundi á heimili sínu í Reykjavík. Bróðir hans, Auðunn Auðunsson, er skipstjóri á Fylki. Hann er líka berdreyminn og hefur séð fyrir örlög Fylkis í svefni en ekki ráðið drauminn rétt enda staðið í þeirri trú að tundurdufl seinni heimsstyrjaldar hefðu ekki lengur neinn sprengikraft eftir öll þau ár sem liðin eru frá stríðslokum.

Nú kemur annað á daginn. Fylkir er byrjaður að siga í hafið. Áhöfninni tekst að sjósetja annan lífbátinn, hinn ekki.

Í viðtali við Sverri Ólafsson rifjaði Rafn Kristján Kristjánsson (Rabbi) upp þennan orlgaríka morgun og sagði meðal annars:

„Það liðu ekki nema um 17 mínútur á milli þess að sprenging varð við stjórnborðssíðuna og að björgunarbáturinn var sjósettur. Pokamaður hafði séð dufl í vörpunni, en menn gáfu því ekki sérstakan gaum, dæmi voru um slíkt áður og hvarflaði ekki að neinum að þau gætu verið virk eftir allan þennan tíma á hafsbotni.“ (Sjómannablaðið Víkingur 4. tbl. 2007)

Loftskeytamaðurinn Bárður Gunnarsson sagði okkur í Víkingnum, 1. tölublaði ársins 2024, hvernig var að vera á lengdar og hlusta á veik neyðarskeyti Fylkismanna.

Sem betur fer varð mannbjörg. Öll áhöfnin, 32 karlar, komst að lokum í björgunarbátinn og var bjargað um borð í Hafliða frá Siglufirði. En þarna mátti engu muna. Kannski bjargaði smíðagalli sem varð til þess að Fylkir hafði verið sérstaklega styrktur með stálplötum um miðsíðuna. Annars hefði hann vísast brotnað í tvennt við sprenginguna, var skoðun Auðuns skipstjóra.

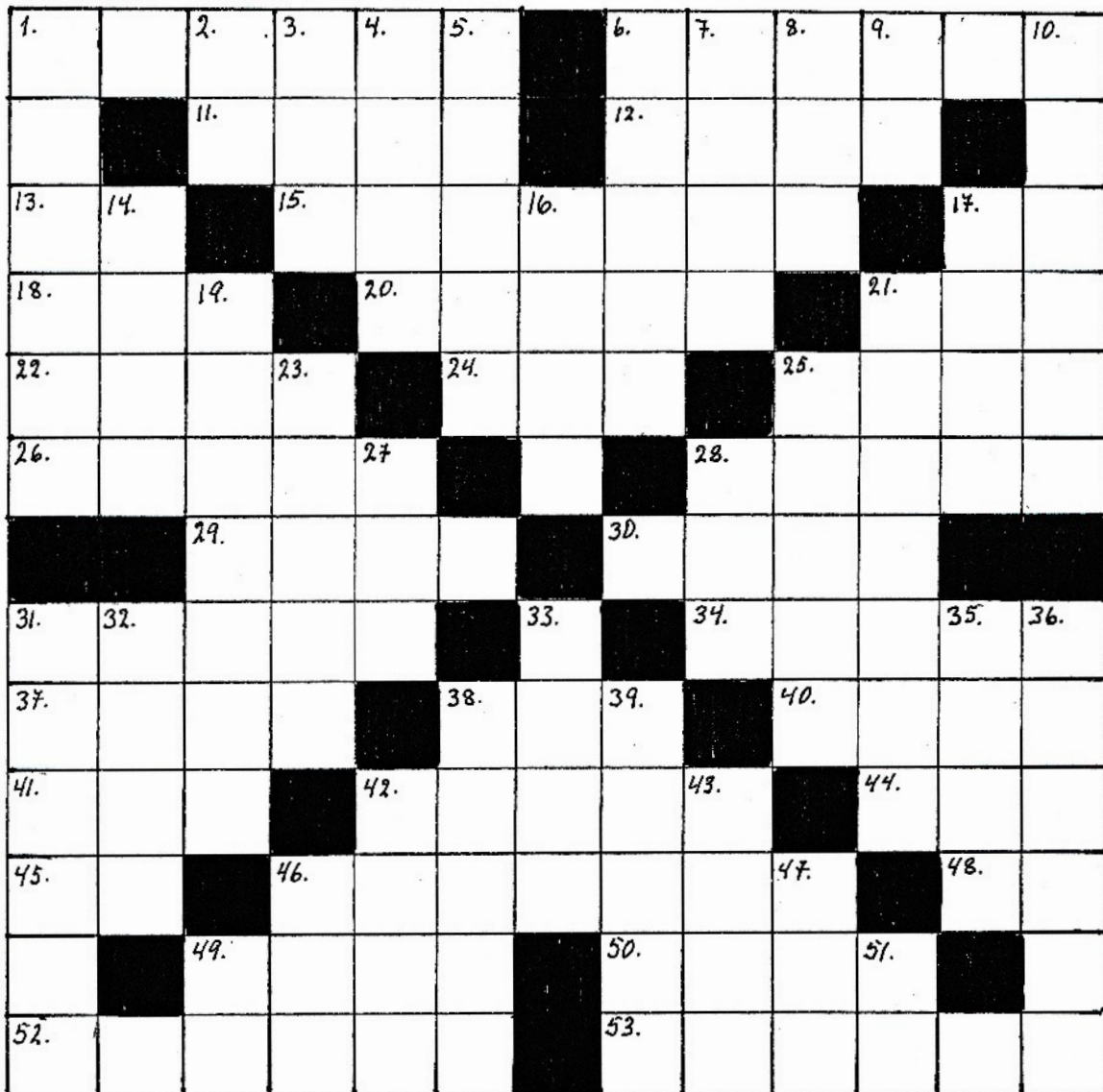
Rafn Kristján Kristjánsson hafði líka á þessu skoðun og sagði: „Það sem líklega hefur bjargað okkur og því að skipið fór ekki niður á skemmri tíma, var að fiskur var kominn í öftustu stúrnar, þar sem duflíð sprakk.“

Átti erfitt með svefn

Fyrir ótrúlegt lán fórst enginn í sprengingunni miklu sem sókkti Fylki í nóvember 1956. En það tók áhöfnina tíma að komast yfir þennan atburð. Áfallahjálpar var engin og skipverjar háðu hver og einn sína glímu við eftirköstin. Um þá sálarraun sagði Rafn Kristján: „Ég átti erfitt með svefn og var eirðarlaus. Við hjónin fórum stundum út að ganga með tvö ung börn okkar til þess að ná einhverju andlegu jafnvægi. En þetta gekk yfir. Tíminn vinnur með manni í svona málum.“

Krossgátan

Finnið hugtök, samheiti, nafnorð eða annað, í stað orðaskýringanna að neðan, láréttra og lóðréttra.



Lárétt skýring:

- 1. Unglíðahreying
- 6. Bjána
- 11. Hanga
- 12. Spirað
- 13. ull
- 15. Menn sem fara djúpt
- 17. Væl
- 18. Föstra
- 20. Blautir
- 21. Spil
- 22. Viðskipti
- 24. Her
- 25. Lauf
- 26. Bindi
- 28. Loki
- 29. Laugar

- 40. Sterka
- 41. Tíðum
- 42. Ryskinga
- 44. Konu
- 45. Att
- 46. Belginn

- 48. Leikur
- 49. Ligg
- 50. Nag
- 52. Bjástur
- 53. Sjóða

Lóðrétt skýring:

- 1. Glabast
- 2. Málmi
- 3. Grip
- 4. Forfedur

- 10. Veiddi
- 14. Bönd
- 16. Keyrið
- 17. Fiskurinn
- 19. Steintegund
- 21. Viðbótinni
- 23. Aana
- 25. Fjarglæfrar
- 27. Svelgur
- 28. Nögl
- 31. Kulda
- 32. Röma
- 33. Hæðir
- 35. skylda
- 36. Fikna
- 38. Maður
- 39. þefdyr
- 42. Konu

NORÐURLANDA ljósmyndakeppni Sjómannanna 2026



Að venju fer Norðurlandljósmyndakeppni sjómanna fram í fyrstu viku febrúar ár hvert. Að þessu sinni voru það Danir sem stóðu fyrir keppninni. Keppnin var fyrirhuguð þann 6. febrúar í Víkingasafninu í Hróarskeldu (Roskilde). Fulltrúar allra Norðurlandanna voru mættir til leiks deginum áður en þá tóku veðurguðirnir stjórnina og ein mesta snjökoma síðari ára hófst í Kaupmannahöfn sem varð þess valdandi að samgöngur fóru úr skorðum sem og að ófært reyndist milli Hróarskeldu og höfuðborgarinnar. Þrátt fyrir margar tilraunir til að finna nýja dómara, bæði á Þjóðminjasafninu og Borgarsögusafninu í Kaupmannahöfn, urðum við frá að hverfa enda kusu margir að vinna heima vegna veðurs. Úr varð að útprentaðar myndir voru skildar eftir í höndum fulltrúa Danmerkur sem ætlaði að finna dómara sem allra fyrst.

Til keppinnar hafa 15 ljósmyndir frá hverju Norðurlandanna verið valdar til þátttöku en alls tóku 115 sjómenn þátt í keppninni og innsendar myndir voru 778. Fimm myndir voru valdar til verðlauna auk fimm til viðbótar sem fengu heiðursæti án verðlauna.

Dómarar voru þeir Werner Karrasch og Søren Zeuth. Werner er ljósmyndari og kvikmyndagerðarmaður við Víkingaskipasafnið í Hróarskeldu í Danmörku en Søren er heimildaljósmundari og portretmyndasmiður. Það var mat þeirra að verkefnið hefði verið bæði krefjandi og spennandi. Gæði myndanna voru afar mikil og víða mátti sjá skýra afstöðu ljósmyndarans til viðfangsefnis síns, með markvissri leit að augnablikinu og sterkri myndbyggingu. Eftir fyrstu tvær umferðir dómara skiptu þeir myndum upp í þrjá flokka: líklega sigurvegara, myndir í öðru sæti og þær sem að lokum féllu út. Val á lokamyndum reyndist erfitt, enda margar framúrskarandi, og nokkrar skiptu um sæti í ferlinu. Í sumum verkum töldu dómarar að eftirvinnsla hefði mátt vera markvissari, bæði hvað varðar litameðferð og skurð. Þegar möguleikar stafrænnar vinnslu eru fyrir hendi ætti að nýta þá til fulls. Án þess að dómarar hefðu hugmynd um hverjir ljósmyndararnir væru þá reyndist niðurstaða þeirra sú að í fyrstu fjögur sætin komu myndir fjögurra danskra sjómanna en fimmta sætið kom í hlut Stefáns Þórs Friðrikssonar, háseta á Hrafni Sveinbjarnarsyni.

Við munum fjalla nánar í næsta tölublaði um myndirnar fimm sem hrepptu heiðursæti.

Sjómannaþingið Víkingur óskar vinningshöfum innilega til hamingju og jafnframt öllum okkar sjómönnum sem lögðu sitt af mörku til að keppnin gæti orðið með þeim glæsibrag sem raun varð á. Vonumst við jafnframt eftir góðri þátttöku sjómanna í næstu keppni sem þegar er hafin og byrjar sannarlega vel. Okkur eru þegar teknar að berast myndir til þátttöku í desember á þessu ári. Myndir má senda inn allt árið á netfangið ljósmyndakeppni@outlook.com eða captsnorrason@outlook.com.

1

Í fyrsta sæti varð mynd Gerner Rasmussen háseta á Irena Arctica sem hann kallaði Rifin í snjónum. Mat dómara var að þeim féllu litirnir sérstaklega vel í geð – rauðir og bláir tónar sem takast á við sviðsljósið í snjódrifunni. Myndin byggir á abstrakt línur sem eru teknar úr nákvæmlega réttu sjónarhorni. Það er eins og ljósið sjálft grípi skipið eða bjargi því úr myrkrinu. Í verðlaun fær Gerner 5.000 DKR sem UFDS í Danmörku gaf.





2

Í öðru sæti varð mynd Jmaurr Go rafvirkja á Torm Dulce sem hann kallaði Maðurinn. Mat dómaraanna var að við þeim blasti flókinn vélbúnaður, járn og stál í óteljandi línur og formum. Í miðju þessa mikla vélarrymis sat litill maður. Járníð er appelsínugult og það er hliðarfatnaður hans líka. Allt annað fellur nánast í svarthvitt. Vel útfærð eftirvinnsla sem dregur fram andstæðurnar og einangrar manninn í vélinni. Þar ríkir þung kyrrð. Eitthvað er ekki eins og það á að vera í gangverkinu. Er hann að fletta upp í handbók eða hringja í yfirvélstjóran? Augnablikið er í bið. Appelsínuguli vinnugallinn sker sig skýrt úr dimmu og svörtu umhverfinu og skapar sterka dramatík. Í verðlaun fær Jmaurr 5.000 SEK sem gefin er af Sofarstíðningun.

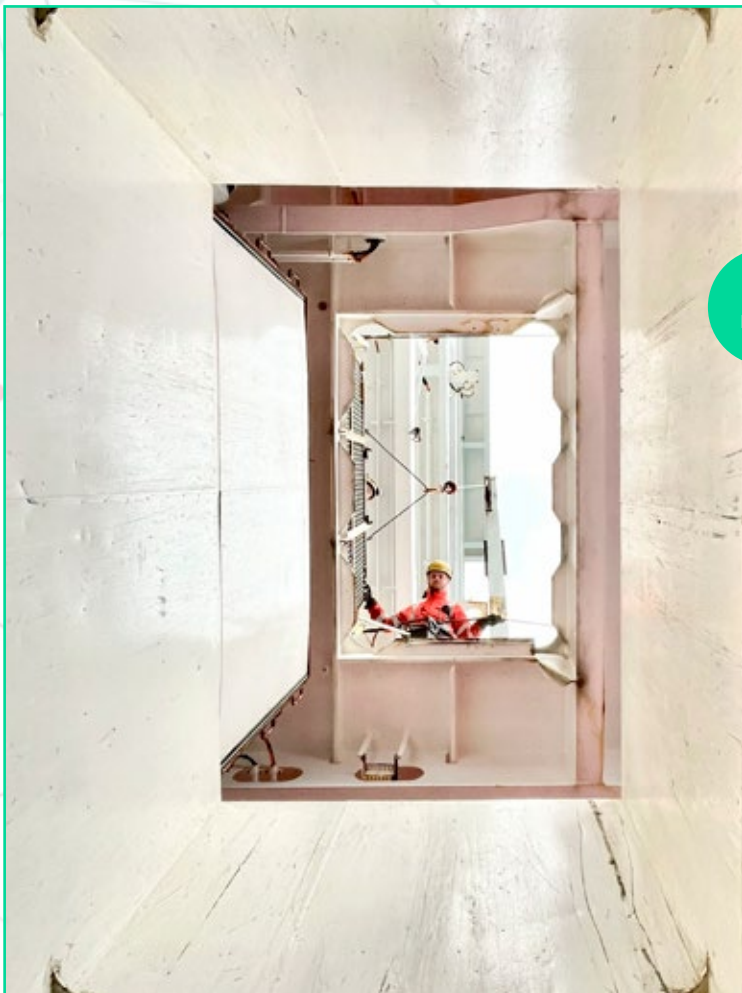
3

Í þriðja sæti varð mynd Jeppe Halkjær Pedersen skipstjóra á Magnolia Seaways, Morgunsól í Cuxhafen. Að mati dómaraanna fannst þeim þetta mjög falleg mynd, nánast abstrakt í framsetningu. Hana mætti skoða frá ýmsum sjónarhornum og finna sífellt nýjar línur og fleti. Endurspeglunin er einstaklega vel heppnuð. Við sjáum sólarlag en sjáum þó ekki sjálfa sólina. Það er lykilatriði. Fjarvera hennar skapar ró og dýpt sem heldur áhorfandanum inni í myndinni. Í verðlaun fær hann 5.000 NOK, gefin af Norsku siglingamálastofnuninni.



4

Í fjórða sæti varð mynd Esben Sandberg Fræer 2. vélstjóra á Malik Arctica sem hann kallaði, Kíktu upp. Dómurinum þótti myndin vera grafísk og vel uppbyggð. Samsetningin væri hrein og markviss. Persónan sjálf er ekki aðalatriðið, heldur rýmið og línurnar sem leiða augað áfram. Óvenjulegt sjónarhornið flytur áhorfandann inn á nýjan stað um borð og sýnir skipið á annan hátt en við eigum að venjast. Verðlaun hans voru €400 sem Félag skipstjórnamanna gaf.



5

Í fimmta sæti kom okkar maður, Stefán Þór Friðriksson, háseti á Hrafn Sveinbjarnarsyni, sem nefnd var, Hvað fáum við í pokann? Það var mat dómara að hér væri dramátísk mynd með sterka nærveru. Samsetningin væri markviss og vel útfærð. Rammaskipting og skurður styðja vel við heildina. Myndin er kraftmikil og lifandi, með hreyfingu og spennu í hverju horni. Hún sýnir harðan, daglegan veruleika um borð — vinnu þar sem taktur hafsins ræður för og aflinn er spurning sem bíður svars. Í verðlaun fær Stefán €300 frá finnsku útgerðinni Finnlines.



Heiðar Kristinsson

JÚLÍUS JÚLINÍUSSON

SKIPSTJÓRI

5. hluti

Fjórða ferð Goðafoss frá Kaupmannahöfn til Leith og Íslands stuðst við leiðarbækur skipsins

Frátafir vegna veðurs, þoku, blindbylja

Eins og fyrr greinir kom Goðafoss til Kaupmannahafnar úr haustferðinni 16. nóvember 1915 og er losun þegar hafin og henni lýkur laugardag 20. nóvember og skipið þar með útlosað. „Þvoði allar þrjár undirlestar og þilfar,“ segir í leiðarbók. Skipið er svo fært í Flydedokken þar sem skemmdir á botni eru skoðaðar og gert við þær. Auk viðgerðarinnar eru ýmis atriði lagfærð frá smíði skipsins sem þóttu ábótavant, svo sem öllum vélstjóraherbergjum breytt og þau hitavarin, skrufan tekin af, stýrinu lyft og stýristaumar skoðaðir.

Ekki er áhöfnin verklaus meðan verið er í dokkinni. Dekkliðið vinnur alla daga ýmskonar viðhalds störf, m.a. öll dekkhús lakkeruð, allt hvítt málað, bátar, möstur, reykháfur, allir lúgukarmar, skerstockkar, allt snurfusað og fágað. Nokkuð víst að eins hefur verið með vélaliðið, nóg hefur verið að starfa þar. Unnið er frá kl. 7 að morgni til kl. 17:00 og kl. 18:00 til morguns tekur einn háseti næturvakt. Þann 4. desember er bátsmaður afskráður vegna veikinda, ekki getið hver veikindin eru né nafn hans.

Viðgerðin á skipinu „kostaði alls 42 þúsund kr. Er þar meðtalið kaup skipverja og allt annað, meðan á viðgerðinni stóð. Vátryggingarfélagið, sem hefir tekið á sig ábyrgð skipsins, hefir greitt kostnað við viðgerðina, svo Eimskipafélagið biður ekkert tjón af.“



Kolkuós.

Þann 11. desember, á laugardegi, er skipið sett á flot á ný og mánudag 13. desember: „Sigldi frá Flydedokken í Asiatic Plads. Skipið er nú algjörlega í standi og tilbúið að taka farminn,“ segir í leiðarbók. Lestun er hafin af krafti 14. desember og lestað í allar þrjár lestar skipsins. Þann 16. desember eru lögskráðir allir þrír vélstjórar skipsins auk þess einn háseti, matsveinn, léttdrengur og aðstoðarmatsveinn. Daginn eftir um hádegisbil lýkur lestuninni. Að venju er endað á að taka farm á þilfar. Meðal annars 100 fót af steinolíu. Lagt úr höfn skömmu síðar og byrjað á að leiðrétta kompásana eftir dvölina í dokkinni og viðgerð þar. Eftir

þá lagfæringu er segulskekkja minni en 1° á öllum stefnum, segir í leiðarbók og lagt af stað áleiðis til Leith.

Siglt sem leið liggur Norður Kattegat framhjá Skagens Rev vitaskipi kl. 03:15 aðfaranótt 18. desember. Rétt á eftir kl. 03:30 er skipið stöðvað af þýskum fallbyssubáti. Bátur frá Goðafossi fer yfir að bátnum með skipsskjöl og farmskrár sem eru skoðuð og síðan gefið leyfi til áframhaldandi siglingar. Þetta er í fyrsta og eina skiptið sem Goðafoss er stöðvaður af þýsku herskipi og eflaust nokkuð farið um menn og vektor nokkra furðu að skipinu hafi verið hleypt áfram þar sem næsta höfn var Leith og

eflaust verið allslags vörur um borð sem hefðu getað nýst Bretum, óvinum Þjóðverjana.

Skipið kemur til Leith mánudaginn 20. desember og liggur þar í höfn og lýkur lestun að morgni til 28. desember og hafði verið unnið að mestu alla dagana, m.a. jóladaga að hluta en ýmissa hluta vegna hefur vinnan gengið hægt. Lagt er úr höfn nær strax og afgreiðslu lýkur og haldið áleiðis til Íslands með viðkomu í Kirkwall þar sem komið er um kl. 11:00 næsta dag. Stoppið er stutt og kl. 12:00 er komin heimild til áframhaldandi siglingar, akkeri þá létt og ferðinni haldið áfram til Íslands.

Siglingin til Íslands gengur

greiðlega í ágætu veðri. Land-sýn og staðsetning er bæði af Akrabergi og Myggenæs í Færeyjum og næsta dag sem er gamlársdagur er komið að Hvalbak nokkru fyrir hádegi og staðsetning af honum er segulmiðun VtS fj. 1 sjóm. logg 38. Þá er komið þykkviðri sem hindrar örugga landtöku og þarf að lóða nokkrum sinnum meðan fengin er land-sýn. Upp úr hádeginu sést Flösin og svo Gvendarnesið og þá auðveld siglingin sem eftir er inn til Fáskrúðsfjarðar þar sem lagst er við akkeri og bryggju kl.14:15. Það er ekki staðið í neinum hátíðarhöldum þó að áramót séu og unnið við afgreiðslu skipsins bæði gamlársdag og nýársdag.

Frá Fáskrúðsfirði er að venju haldið norður um land og komið við á Reyðarfirði, Eskifirði, Norðfirði, Mjóafirði, Seyðisfirði og Vopnafirði þar sem komið er í fjarðarmynnið miðvikudag 4. janúar um kl. 06:30. Þá er stoppað vegna dimmviðris til kl. 08:00, þá lónað inn fjörðinn og kl. 10:45 komið á leguna á Vopnafirði þar sem lagst er fyrir báðum akkerum. Komið er vont veður en þó tekst að vinna við losun til kl.18:30 en þá er skollið á austan stórviðri. Akkerum létt og siglt inn í fjarðarbotn og lagst þar fyrir báðum akkerum, 90 fm á bb akkeri og 70 fm á stb akkeri. Veður ÖNÖ stormur með kafalds eljum. Gengnar sjóvaktir. Næsta dag miðvikudag er akkerum létt kl. 09:00, siglt að höfninni og lagst fyrir báðum akkerum og þrátt fyrir slæmt veður tekst að afferma það sem eftir var í tvo báta. Því er lokið um hádegi, akkerum létt og siglt út fjörðinn í ÖNÖ stormi kafaldsbyl og þungum sjó. Þegar kemur fyrir Langanes upp úr kl. 17:00 gengur vindur niður í SA 4 – 5. Siglt vestur með landi fyrir Melrakkaslétu, Rifstanga og Rauðanúp þar sem farið er fyrir kl. 20:20 um kvöldið og ætlunin að ná til Húsavíkur.

Það gengur ekki greiðlega að

hafna sig á Húsavík, að þessu sinni. Um fjögurleytið aðfaranótt fimmtudags 6. janúar er Flatey í NVtV fjarl. ágiskuð 5 sjóm., logg 30 veður SÖ 6-7. Örskömmu síðar skellur á bylur, siglt með hægri ferð, stundum stoppað og stöðugt lóðað. Kl 08:45 akkerað útaf af Húsavík á 11 fm dýpi og beðið þess að birti upp. Kl.10:15

Þegar farið er frá Sauðárkróki er aftur reynt við Kolkuós en tekst ekki að afgreiða skipið sökum brims við landið og þá haldið á hafnirnar við Húnaflóa og byrjað á Blönduósi, síðan siglt á Hvammstanga, Hólmavík, Reykjafjörð (Kúvíkur) og Norðurfjörð. Miðvikudag 19. janúar á leiðinni frá Reykjafirði. Í Norðurfirði er

Kolkuós var aðal verslunarhöfn Skagfirðinga á landnámsöld. Nokkru fyrir 1600 tók Hofsóss við sem aðalverslunarstaðurinn á þessum slóðum, líklega vegna þess að höfnin í Kolkuósi hefur þá verið farin að spillast og verslun þar lagðist af. Þó hófst þar verslun aftur árið 1881 en þá varð staðurinn löggilt verslunarhöfn. Kaupmenn á Sauðárkróki höfðu þar útibú og um áramótin 1900 voru þar fjögur verslunarhús og 1913 – 1914 var þar byggt sláturhús og yfirbyggð fjárrétt.

(Heimild: Wikipedia)

birti upp, akkeri létt og siglt inn á höfnina, lagst fyrir stb akkeri 45 fm í sjó.

Fljótlega eftir að skipið er lagst hefst vinna en gengur erfiðlega vegna veðurs. Kl. 17:30 er vinnu hætt vegna veðurs. Gert sjóklárt, lúgur skálkaðar ef þyrfti að sigla en legið er á sama stað og staðnar sjóvaktir vegna veðurs sem er um kvöldið ÖNÖ stormur með kafalds byljum. Vélín í gangi og lagst fyrir báðum akkerum 60 fm á hvoru og keyrt fram á akkerisfestarnar. Legið fyrir báðum akkerum á fimmtudag, allan föstudaginn og fram á laugardagsmorgun. Þá skánar veður en gengur á með kafalds muggu og er losun framhaldið og lokið.

Eftir losun á Húsavík er haldið til Akureyrar og síðan á Siglufjörð (stoppað utan við Siglunes og settur póstur í bát sem kom frá landi). Frá Siglufirði á Hofsóss, Sauðárkrók, Kolkuós, þar sem ekki tókst að afgreiða skipið vegna veðurs, og haldið aftur á Sauðárkrók. Að undanskilinni Akureyri hefur veður verið slæmt, hvasv vindur og bylur mest af tímanum.

fært í leiðarbókina. „Austan stormur mikill sjór víða grunnbrot sem ekki standa í sjó-korti.“ Til Norðurfjarðar kemst skipið án áfalla og leggst þar við bæði akkeri kl.15:00 miðvikudaginn 19. janúar. Þar er vont veður, stormur og bylur og afgreiðsla skipsins tafsöm og liggur oft niðri vegna veðurs.

Afgreiðslu lýkur seinnipart á föstudegi.

Norðurfjörður er endahöfnin og þar er snúið við og haldið austur til lestunar. Það er þó ekki fyrr en laugardagsmorguninn 22. janúar kl. 09:45 að fært er að sigla frá Norðurfirði og þá létt akkerum og haldið út fjörðinn og austur yfir Húnaflóa til Skagastrandar og skipið afgreitt þar sem lýkur upp úr miðnætti aðfaranæt-ur sunnudags. Undir morgun er siglt frá Skagaströnd á Kálshamarsvík sem er næsti viðkomustaður. „Veður hægur óstöðugur vindur þykkt loft. ... Kl.07:25 fékk stórhrið, lónaði uppundir Skagann og akkerað á 14 fm dýpi. Sá aldrei land fyrr en kl. 13:00 þá sást Kálshamarsvík. Létti akkeri sigldi uppundir Kálshamarsvík lagð-

ist þar fyrir báðum akkerum. Kl. 16.30 lygndi dálítið þá byrjað að skipa út fiski. Kl. 18:00 útskipun hætt vegna vinds og kviku. Veður tók að versna úr öllum áttum,“ segir í leiðarbók Goðafoss um sunnudaginn 23. janúar 1916.

Eftir miðnætti aðfaranæt-ur mánudags er vindur orðin NV með hrið og ekki hægt að liggja lengur á Kálshamarsvík. Akkeri létt og haldið til Siglufjarðar þangað sem komið er um hádegi. Lagst fyrir báðum akkerum og hafin vinna við lestun þrátt fyrir NV storm og kafald. Skipið er svo við lestun á Siglufirði mánudag, þriðjudag og fram undir hádegi miðvikudags 26. janúar. Lestað er síldarmjöl og saltsild í tunnum. Það gengur á ýmsu. Vegna veðurs skipið er fært nokkrum sinnum til að reyna að fá betra lagi og að endingu tekst að ljúka afgreiðslunni. Frá Siglufirði heldur Goðafoss til Akureyrar og síðan Austfjarða þar sem viðkoma er á Seyðisfirði, Mjóafirði, Norðfirði, Reyðarfirði og Eskifirði þar sem strandferðin endar að kvöldi laugardags 29. janúar og hefur þá tekið 29 daga og verið komið á 29 hafnir, sumar tvisvar, það er bæði á vestur og austur leið. Þá var komið á tvær hafnir, ef hafnir skyldi kalla, þar sem Goðafoss hafði ekki komið aður, það er Kolkuós og Kálshamarsvík.

Eftir að lestun lýkur er sjóbúið vel að vanda áður en lagt er á hafið. Þrjár preseringar á hverja lúgu, segir í leiðarbók. Djúprista er 14'08" að framan og 16'8" að aftan. Farmurinn er síld, síldarmjöl, saltkjöt í tunnum, saltfiskur, rjúpur, gærur, skinn ofl. Í þessari ferð var eins og jafnan áður unnið dag og nótt við skipið þegar það kom í höfn ef því var að skipta sem sýnir vel hvað reynt var að koma skipunum sem hraðast áfram og hversu allir gerðu sitt ýtrasta til að tryggja sem skjótasta ferð. Svo koma náttúrlega eins og sést á

¹ Nokkuð öruggt að bátsmaðurinn hefur ekki verið Bjarni Jónsson sem lærbrotnaði 1. júlí á Raufarhöfn í fyrstu ferðinni og átti í því í 9 mánuði en fór síðan aftur á Goðafoss og var þar til síðustu ferðar skipsins. Sjá síðar í þessum skrifum. Sjá samtal við Bjarna 70 ára í Víkingi 6.-7. tbl. júní – júlí 1959.

² Samtal við Emil Niesen í Mbl. 12 janúar 1916



Vitinn í Kalfshamarsvík. Í vikinni er nú engin byggð. Mynd: Heiðar Kristinsson

Þessum skrifum miklar frátafir vegna veðurs, þoku, blindbylja og þessháttar.

Goðafoss kyrrsettur í tíu sólarhringa

Það er óþverra veður í byrjun ferðar á sunnudag og mánudag VSV 8 – 9 og regn „Skipið erfiðar þungt og tekur sjó yfir þilför og lúgur,“ segir í leiðarabók. Veðrið truflar þó ekki herskipin. Kl. 07:00 á mánudagsmorgun er skipið stöðvað af ensku herskipi, enskir hermenn koma um borð, skoðuð eru skipsskjöl og fimm menn af herskipinu verða eftir um borð og eiga að tryggja að Goðafoss haldi undanbragðalaust til Lerwick. Ferðin gengur ágætlega þrátt fyrir leiðinda-veður. Kl. 01:30 aðfaranótt þriðjudags 1. febrúar kemur vopnaður enskur togari og siglir fram og aftur við skipið og gefur síðan fyrirmæli um að Goðafoss fylgi sér til Lerwick þangað sem skipið var að fara. Komið er til Lerwick kl. 08:40 lagst fyrir báðum akkerum, 75 fm og 60 fm keðja í sjó. Skipsskjöl og póst-

ur til Edinborgar tekin í land og skipverjar og farþegar yfirheyrðir. Síðan tekur við margra daga bið meðan ákveðið er hvort skipið fái að sigla en helst er að sjá að hernaðaryfirvöld hafi strax í upphafi ferðar talið ástæðu til að kanna farm skipsins nánar. Fyrst með afskiptum herskipsins, síðan vopnaði togarinn og loks þessi langa töf í Lerwick. Það er ekki fyrr en að morgni 11. febrúar sem skipið fær leyfi til að halda áfram för sinni eftir tíu sólarhringa sem skipið hefur verið kyrrsett þarna. Það mun aðallega hafa verið pósturinn og kjötið sem vakti tortryggni yfirvalda en Gullfoss hafði nokkru áður fengið svipaðar trakteringar. Það er ekki dvalið lengi í Lerwick eftir að leyfi fæst til brottfarar. Þó er farið að kolabulku innar í höfninni og teknar 20 smálestir af kolum til skipsins og að því búið látið úr höfn.

Frá Lerwick til Kaupmannahafnar er siglt í leiðindaveðri. Sunnudagsmorguninn 13. febrúar fær skipið á sig brotsjó sem brýtur tröppuna upp á

promenaðidekkið (bátapillfarið), fremsta glugga í borðsal stb. megin og kom mikill sjór þar inn í salinn og eyðilagði eitt og annað og braut enn fremur dyraumbúnað á klefa 2. stýrimanns og fleiri skemmdir urðu. Komið var til Kaupmannahafnar og bundið við í Asiatick Plads kl. 08:15 mánudaginn 14 febrúar. Ferðin frá Kaupmannahöfn til Íslands og til baka hafði þá tekið 59 daga eða nærri tvo mánuði.

Kaupmannahöfn. Strax er hafin losun úr skipinu og henni líkur á miðvikudegi 16. febrúar. Skoðunarmenn koma og skoða sjóskaðann sem skipið varð fyrir 13. febrúar suður af Noregi og næsta dag koma skipasmíðir og gera við skemmdirnar. 16. febrúar er II. stýrimaður Snorri Snorrason afskráður og tveir hásetar, ásamt messadreng, og skráður einn háseti. Þá er afskráður 2. vélstjóri og annar skráður í hans stað. Pétur Björnsson er skráður II stýrimaður í stað Snorra sem hér virðist hafa hætt störfum hjá Eimskipafélaginu en mun hafa starfað á

erlendum skipum eftir veruna á Goðafossi. Pétur Björnsson sem lauk skipstjórnar prófi frá Svendborg í desember 1915 kom af Gullfossi þar sem hann hafði verið afleysingarstýrimaður. Til gamans má geta þess að við komu Péturs verður sjáanleg breyting á færslu leiðarabókarinnar, þar sem áður var hjá II. stýrimanni látið duga að færa eina athugun í línu eru á vakt Péturs oft færðar tvær og stundum þrjár athuganir og hefur ritari bókarinnar, sem var I. stýrimaður, orðið að skrifa smátt letur til að koma þessu fyrir. Pétur varð þremur árum síðar skipstjóri hjá Eimskipafélaginu og var það alla sína starfsæfi, hann var orðlagður fyrir nákvæmni og reglusemi í hvívetna og þótti mörgum nóg um. Pétur var afar farsæll skipstjóri og endaði skipstjórn sína á Gullfossi II í nóvember árið 1951 er hann lét af störfum fyrir aldurs sakir.

³ Ekki kemur fram í leiðarabók að þessir aðilar hafi verið afskráðir utan hásetinn sem kemur líklega inn fyrir bátsmanninn sem var afskráður 4. des. Spurning hvort vélstjórar hafi verið afskráðir og unnið á öðrum kjörum á meðan verið var í dokkinni.

⁴ „Pétur var stakur reglumaður en þó ekki eins ofstækisfullur og margir héldu. Pétur var akaflega samviskusamur og varkár sjómaður, en treysti sjálfum sér best. Það var ekki mikið sem hann svaf milli hafna í strandferðum. Það var oft þreytandi fyrir stýrimennina. Einu sinni var hann uppi þegar við saum tilskilinn vita og fengum hann í fjórum strikum. Þá fór hann inn á bekk í kortaklefanum og bað mig að láta sig vita þegar vitinn „væri þvert“. Það tók ekki nema 10 – 15 mínútur og þegar ég lét hann vita sat hann dottandi í frakkanum og flýtti sér upp aftur.“ Jón Steingrímsson: Kolakláfar og kaþbátar bls. 149.

SJÓFATNAÐUR GÆÐAVÖRUR



sala@samhentir.is



samhentir.is



575 8000



Suðurhraun 4a, 210 Garðabæ



Samhentir

HELGI LAXDAL 85 ÁRA

Það var í byrjun þessa árs, nánar tiltekið þann 9. janúar, að hinn vinsæli pistlahöfundur Sjómannablaðsins Vikings, Helgi Laxdal, varð hálfvínuræður. Ég segi vinsæli því að sjaldan hef ég heyrt jafnmargar ánægjuraddir um efni okkar ágæta blaðs og hafa látið í sér heyra nú þegar Helgi hefur tekist á hendur hið snúna verkefni að taka sama upplýsingar um alla íslensku skuttogarana.

Þetta er þó engan veginn í fyrsta skiptið sem Helgi tekst á við stór verkefni í þágu Vikings. Hann hefur til dæmis fjallað með ítarlegum hætti um alla íslensku síðutogarana, alls 135 skip.

Þannig hefur Helgi Laxdal sýnt Sjómannablaðinu Vikingi mikla ræktarsemi sem sannarlega ber að þakka. Sí skrifandi og alltaf reiðubúinn að ræða málin við ritstjóra vorn.

Það sést raunar þegar litið er yfir feril Helga að þar fer maður sem hatar að sitja auðum höndum. Þess njótum við, lesendur Vikings. En líka félagar hans í Vélstjórafélagi Íslands, sem þá hét, þar sem hann var formaður um árabíl. Og játaði að vera ráðríkur í viðtali, jú auðvitað við Sjómannablaðið Viking. Hann átti eftir að stýra fleiri félögum, Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands, Fiskifélagi Íslands, svo ekki sé nú minnst á allar þær óteljandi nefndir sem hann hefur setið í. Ein sú eftirminnilegasta var nefndin sem bjó til kvótakerfið. Ef til vill eigum við eftir að spyrja hann nánar út í starfið þar.

Í dag skemmtir Helgi Laxdal sér við að skrifa fyrir okkur og er býsna glúrin við þá iðju, ekki aðeins í lýsingum á skipum af öllu tagi, hann er líka laginn við að taka viðtöl. Eitt besta dæmið þar um er þegar



Helgi er Þingeyingur, fæddur á Syðri-Grund í Grytubakkahreppi, þann 9. janúar 1941.

hann í 4. tölublaði Vikings 2022 tók Erlu Sveinsdóttur tali. Það er því miður allt of fatítt að konur kveðji sér hljóðs í Vikingnum. Því hefur Helgi reynt að ráða bót á.

Við fögnum með Helga á þessum tímamótum, þökkum samstarfið á liðnum árum og óskum þess að Vikingur megi njóta krafta hans um ókomin ár. Til hamingju Helgi Laxdal með 85 árin.



Helgi og Vigfús J. Hjaltalín. Þeir ræddust við í 1. tölublaði Vikings 2021. Þar rifjaði Vigfús upp meðal annars þegar hann var smyrjari á Helgafellinu, einu skipa SIS, kokkur á Snæfelli EA og vélstjóri á pósthátum Drangi fyrir norðan – og hvernig hann kynntist konuefni sínu í Sjallanum.

Helgi Laxdal

ÍSLENSKIR SKUTTOGARAR

Samantekt um alla skuttogara sem skráðir hafa verið í íslenska skipaskrá

III. hluti

Hér verður fjallað um 13 skip, frá og með því tuttugasta og fjórða, Framnesi ÍS-708, til og með Guðbjörgu ÍS-46 sem var 36. skipið sem skráð var í skipaskrána. Skipin fá númer í sömu röð og þau komu í skrána sem munu fylgja þeim út umfjöllunina í blaðinu. Reiknað er með að umfjölluninni ljúki með töflum af ýmsu tagi. Þar verði skipin meðal annars flokkuð eftir framleiðslulandi og fleiru.

24



Framnes ÍS-708, ný skverað við bryggju á Akureyri.

Tuttugasti og fjórði skuttogarinn í eigu Íslendinga, Framnes ÍS-708 skr.1327, var skráður í íslenska skipaskrá 27. september 1973. Skipið var smíðað hjá Flekkefjord slipp og maskinfabrick, Flekkefjord Noregi fyrir Fáfni h.f. Þingeyri. Lengd 43,74 m., breidd 9,00 m., dýpt

5,15 m., brl. 407,33, knúinn 1750 hö Wichmann dieselvél. **Skipstjóri, Hákon Sigtryggsson og yfirvélstjóri, Ólafur Jónsson.** Arnarnúpur h.f. Þingeyri, kaupir skipið á árinu 1990. Gunnvör h.f., Ísafjarðarbæ eigandi 1996. Breytt í frystitogara á árinu 2007 og nefnt Gunnbjörn

ÍS 302. Eigandi Björn ehf. í Bolungarvík til 2014. Sólberg ehf. Ísafjarðarbæ eigandi til 2015. Síðan nefnt Arnarborg ÍS 302, gert út af Sólbergi ehf. til ársins 2016. Þá tekið af skrá og selt útgerð í Dubai, Sameinuðu arabísku furstadæmunum, þaðan gert út fram á árið 2020.



Skipið var nefnt Framnes, eftir samnefndu nesi norðan megin Dýrafjarðar sem er nokkru austar en þorpið Þingeyri. Bylin næst nesinu á myndinni heita, nær Höfði og fjær Hjarðardalur. Yst á nesinu reistu Norðmenn hvalveiðistöð skömmu fyrir aldamótin 1900 ásamt geymslum fyrir lýsi og hafskipabryggju til að ferma skipin sem sóttu lýsið og fluttu á markað í Evrópu.

25



Arnar kemur nýr til Skagastrandar í september 1973.

Tuttugasti og fimmti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Arnar HU-1 skrn. 1307, var skráður í íslenska skipaskrá 27. nóvember 1973. Skipið var smíðað hjá Narasaki Shipyards, Muroran Japan fyrir Skagstrending h.f. Skagaströnd. Lengd 44,10

m., breidd 9,52 m., dýpt 5,50 m., brl. 461,56, knúinn 2000 hö Niiagata dieselvél. **Skipstjóri, Guðjón Sigtryggsson og yfirvélstjóri, Kjartan Kjartansson.** Ber nafnið Rex 1992-1994. Arnar II 1995 síðan Hríseyjan EA- 410 fram að afskrán-

ingu. Tekið af skrá í maí 2004, selt í brotjárn til Danmerkur.

Í 4. tbl. Víkingsins 2016 er sérstök umfjöllun um japönsku skuttogarana.



Skipnafnið Arnar kemur til Skagastrandar þegar Skagstrendingur h.f. Skagaströnd kaupir Arnar RE-21, tæplega 190 brl. fiskiskip, smíðað í Harstad, Noregi árið 1964 fyrir Búðarklett h.f. Reykjavík, sem fékk umdæmisstafina HU-1. Alls munu skipin sem báru nafnið Arnar hafa orðið 3 í eigu Skagstrendings.

Tuttugasti og sjötti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Snorri Sturluson RE-219, skr.1328, var skráður í íslenska skipaskrá 14. janúar 1974. Skipið var smíðað hjá Astilleros Luzuriaga S.A. skipasmíðastöðinni í Pasajes de San Juan í Baskalandi, fyrir Bæjarútgerð Reykjavíkur. Lengd 64,06 m., breidd 11,60 m., dýpt 6,80 m., brl. 968,80, knúinn 2*1400 hö. Bazan Man dieselvélum. **Skipstjóri, Guðbjörn Jensson og yfirvélstjóri Ólafur Torfason.** Breytt í frystitogara 1988. Lengdur og skipt um aðalvél 1995. Ísfélag Vestmannaeyja kaupir skipið 2001, sem heldur nafninu, en fær umdæmisstafina VE-28. Tekinn af skrá 2009, seldur til Rússlands, nefnt þar, Mayborg.

26



Snorri Sturluson RE-219.



Skipið er nefnt eftir Snorra Sturlusyni (1179–1241), rithöfund og sagnaritara, sem var einn mestur höfðingi á Íslandi á 13. öld. Snorri er höfundur Heimskringlu, Snorra-Eddu og var mikilvæg persóna í íslenskri menningar- og stjórnmálasögu.

27



Dagstjarnan KE-9.

Tuttugasti og sjöundi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Dagstjarnan KE-9, skrn.1342, var skráður í íslenska skipaskrá 29. janúar 1974. Skipið var smíðað hjá A/S Storvik Mek Verksted Kristiansund Noregi, fyrir Sjöstjörnuna h.f. Keflavík. Lengd 43,52 m., breidd 9,01 m., dýpt 5,14 m., brl. 397,69, knúinn 1500 hö Mak dieselvél. **Skipstjóri, Ragnar Franzson og yfirvélstjóri Hermann Friðriksson.** Selt úr landi í júlí 2000 og tekið af skrá.

Skipið var nefnt Dagstjarnan, trúlega í samræmi við nafn útgerðarinnar Sjöstjarnan. Til var skip sem ég held að þessi útgerð hafi gert út sem nefnt var Stjarnan og bar einkennisstafina RE. Stjarnan RE- 3, smíðuð í Svíþjóð 1947 fyrir Ríkissjóð Íslands. Eigandi frá 1949 var Sjöstjarnan h/f í Reykjavík. Frá 1966 er skipið komið í eigu Sjöstjörnunnar h/f í Njarðvík. Myndin er af Birni Jónssyni RE-22, systurskipi Stjörnunnar RE-3.



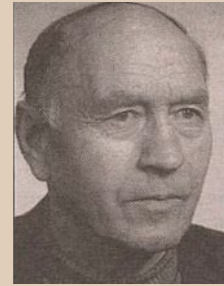
28



Björgvin EA-311.

Tuttugasti og áttundi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Björgvin EA-311, skrn.1355. Skráður í íslenska skipaskrá 18. janúar 1974. Skipið var smíðað hjá Flekkefjord slipp og maskinfabrick, Flekkefjord Noregi fyrir Útgerðarfélag Dalvíkinga, Dalvík.

Lengd 43,74 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,15 m., brl. 407,33, knúinn 1850 hö Deutz dieselvél. **Skipstjóri, Vigfús Jóhannsson og yfirvélstjóri, Hafsteinn Kristínsson.** Seldur til Noregs í apríl 1989 og tekinn af skrá.



Skipið er nefnt eftir Björgvini Jónssyni, skipstjóra og útgerðarmanni á Dalvík, fæddur 24. mars 1910, látinn 21. desember 1998. Alls urðu skipin þrjú sem báru nafn hans. Fyrst, 249 brl. stálbátur smíðaður í A- Þýskalandi 1958, þá, skuttogari smíðaður í Noregi 1973, 407 brl. Síðast, skuttogari, smíðaður í Noregi 1988, 1140 brúttótonn. Var framkvæmdastjóri Útgerðarfélags Dalvíkinga h.f., um tíma sem var helsta útgerðin á Dalvík á þeim árum.

29



Krossvík AK-300.

Tuttugasti og níundi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Krossvík AK-300 skrn.1339, var skráður í íslenska skipaskrá 29. janúar 1974. Skipið var smíðað hjá A/S Storvík

Mek Verksted Kristiansund Noregi fyrir Krossvík h.f. Akranesi. Lengd 43,25 m., breidd 9,01 m., dýpt 5,14 m., brl. 397,69, knúinn 1500 hö Mak dieselvél.

Skipstjóri, Guðmundur Sveinsson og yfirvélstjóri, Ágúst Símonarson.

Selt til Færeyja árið 1992 og tekið af skrá.



Skipið er nefnt eftir Krossvík, vikinni þar sem Akraneshöfn er í dag. Framkvæmdir við höfnina í Krossvík hafa staðið yfir frá árinu 1930 til dagsins í dag, en hægt og bitandi var bætt við mikilvægum aföngum í bryggjuerð og brimvörnum. Á miðöldum höfðu Hansa kaupmenn, sem voru samtök þýskra kaupmanna, verslunar- og útgerðarstöð í Krossvík. Þetta bendir til þess að vikin hafi verið mikilvæg fyrir verslun og útgerð á þeim tíma.

30



Svalbakur EA-302.

Þrítugasti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Svalbakur EA-302 skrn.1352 var skráður í íslenska skipaskrá 14. febrúar 1974. Skipið var smíðað hjá Söviknens Verft Haram Noregi 1969, fyrir Pf Stella í Klaksvík,

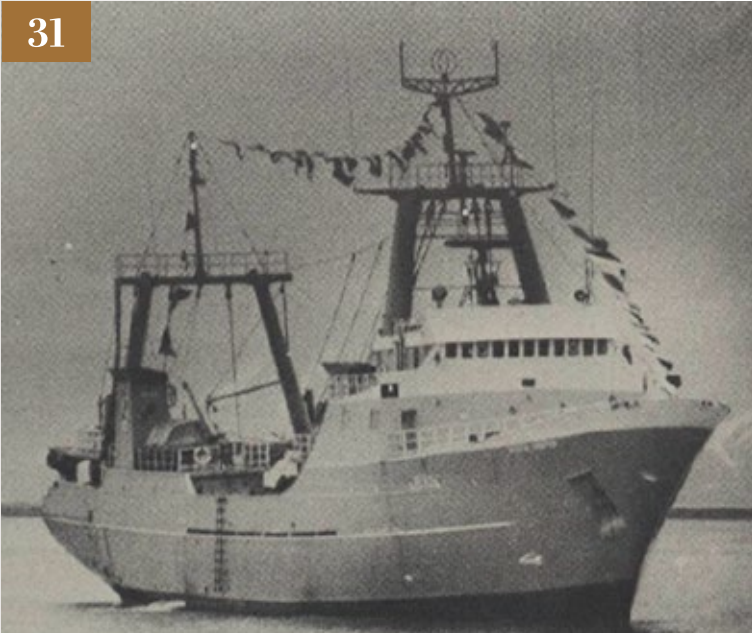
Færeyjum. Útgerðarfélag Akureyringa kaupir skipið í september 1973. Lengd 57,94 m., breidd 10,23 m., dýpt 5,97 m., brl. 780,83, knúinn 2200hö. MWM dieselvél. **Skipstjóri, Halldór Halldórsson og**

yfirvélstjóri, Freysteinn Bjarnason.

Síldarvinnslan / Siglufjarðarútgerð, Siglufirði kaupir skipið á árinu 1996 og nefnir Svalbarða SI-302. Selt til Rússlands á árinu 2001 og tekið af íslenski skipaskrá.



Fyrsti togarinn sem Útgerðarfélag Akureyringa ÚA eignaðist var nefndur Kaldbakur eftir fjallinu Kaldbak sem er austan megin fjarðarins, 1173 m á hæð. Hann kom til Akureyrar 17. maí 1947. Nöfn annarra skipa í eigu ÚA hafa verið samsett og endað á bakur. Það á einnig við um nafnið á þessu skipi, Svalbakur.



Ingólfur Arnarson RE-201.

Þrítugasti og fyrsti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Ingólfur Arnarson RE-201 skrn.1345. Skráður í íslenska skipaskrá 14. febrúar 1974. Skipið var smíðað hjá Astilleros Luzuriaga S.A. skipasmíðastöðinni í Pasajes de San Juan í Baskalandi,

Þrítugasti og annar skuttogarinn í eigu Íslendinga, Sléttbakur EA-304 skrn.1351, var skráður í íslenska skipaskrá 14. febrúar 1974. Skipið var smíðað hjá Söviknens Verft Haram Noregi 1969, selt Útgerðarfélagi Akureyringa í september 1973. Lengd 57,94 m., breidd 10,23 m., dýpt 5,97 m., brl. 780,83, knúinn 2200 hö. MWM dieselvél. **Skipstjóri, Áki Stefánsson. Yfirvélstjóri, Valur Finnsson.**

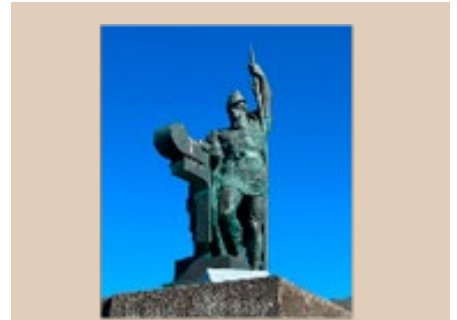
Á árinu 1985 eignast Fiskitangi ehf. skipið. Lengt og breytt í frystiskip 1987. Samherji eignast skipið á árinu 2002 og nefnir Akureyrina. Samherji Ísland ehf. eignast skipið 2012 og nefnir Snæfell EA-310. Tekið af skrá í nóvember 2019.

Færeysku Stellurnar, Stella Kristina og Karina, hlutu hjá okkur nöfnin Sléttbakur og Harðbakur. Í Færeyjum voru bæði skipin frystitogarar, þ.e. unnu aflann um borð. Þrátt fyrir það að vinna afla um borð í veiðiskipi væri síður en svo ný aðferð var það engu að síður ekki viðhaft hjá okkur vegna byggðasjónarmiða, stjórnmöld vildu að hin fjölmörgu frystihús vítt og breitt um landið hefðu nægt hráefni til þess að skapa vinnu í viðkomandi byggðarlagi, helst allt árið. Frystitogarar voru ekki formlega bannaðir en allt gert til þess að hamla gegn útgerð þeirra. Þess vegna urðu ÚA menn að byrja á því að fjarlægja frystibúnaðinn úr skipunum og kassavæða þau í staðinn til ísfiskveiða. Fyrsti íslenski

fyrir Bæjarútgerð Reykjavíkur. Lengd 64,06 m., breidd 11,60 m., dýpt 6,80 m., brl. 968,80, knúinn 2*1400 hö. Bazan Mandieselvélum. **Skipstjóri, Sigurjón Stefánsson og yfirvélstjóri, Kristinn Hafliðason.**

Ögurvík kaupir skipið í febrúar 1985, breytir í frystiskip og nefnir Frera RE 73. Á árinu 2000 var skipið lengt, varð tæpir 79 m. Fer úr 969 brl. í 1065 brl. Sett var í skipið ný aðalvél, Wartsila 5000 hö. Verkið var unnið hjá Morska Stocznia Remontowa skipasmíðastöðinni í Gdansk. Síldarvinnslan, Neskaupstað kaupir skipið í

júni 2015 og nefnir Blæng NK-125 og hefur gert skipið út síðan, sem er í fullum rekstri.



Skipið er nefnt eftir Ingólfi Arnarsyni sem talið er að fyrstur hafi numið hér land árið 867. Sagan segir að hann hafi kastað öndvegissúlum sínum fyrir borð áður en hann kom að landi og svarið að setjast að þar sem þær næmu land, vegna þess að þar myndu goðin vilja að hann byggi. Hann sendi svo þræla sína, Karla og Vífil, til að leita þeirra, og fundust þær við Arnarhvol í Reykjavík. Sú leit tók þrjú ár. Ingólfur settist að í Reykjavík en landnám hans náði á milli Ólfusár og Hvalfjarðar og öll nes út. Kona Ingólfs var Hallveig Fróðadóttir og áttu þau saman soninn, Þorstein.



Sléttbakur EA-304.

frystitogarinn var Örv-ar HU-21, smíðaður hjá Slippstöðinni á Akureyri 1982 fyrir Skagstrending á Skagaströnd. Af hverju frystitogari? Skömmu fyrir 1982 hafði Skagstrendingur ákveðið að stækka hjá sér frystihúsið og hafði keypt tækin og tólin sem með þurftu. Á sama tíma var fyrirtækið með togara í smíðum hjá Slippstöðinni á Akureyri. Þegar til átti að taka fékkst ekki fyrirgreiðsla hjá viðkomandi lánastofnunum til þess að stækka frystihúsið. Þá var gripið til þess ráðs að gera nýja togarann að frystitogara eftir að stjórnendur Skagstrendings og Slippstöðvarinnar höfðu farið til Noregs til þess að kynna sér útgerð frystitogara sem þá var komin þar vel á veg.

Norðmenn tóku sinn fyrsta frystitogara í notkun 1962 sem var nefndur Longva. Hugmyndina að skipinu fékk útgerðarmaðurinn John Longva þegar hann skoðaði Fairtry, fyrsta skuttogarann, sem smíðaður var árið 1954. Það tók hann og stöðina, sem annaðist smíðina, átta ár að ákveða hvernig skipið skyldi útbúið og líta út. Þeim fannst Fairtry full stórt skip

og þar mætti mörgu koma betur fyrir, nýta plássíð betur. Í fyrstu veiðiferðinni var 52 manna áhöfn á skipinu.



Fyrsti togarinn sem Útgerðarfélag Akureyringa ÚA eignaðist var nefndur Kaldbakur eftir fjallinu Kaldbak sem er austan megin fjarðarins, 1173 m á hæð. Hann kom til Akureyrar 17. maí 1947. Nöfn annarra skipa í eigu ÚA hafa verið samsett og endað á bakur það á einnig við um nafnið á þessu skipi, Sléttbakur.

Fyrsti frystitogari Færeyinga, Heykur var tekinn í notkun 1967 eða 5 árum seinna en Norðmenn tóku sinn fyrsta frystitogara í notkun.

	Lengd:	breidd:		
1954, Fairtry:	74,7 m.	13.4 m.	2600 gross t. Knúinn	2200 hö. dieselvel.
1962, Longva:	„ 63,35m.	10 m.	1092 BT	1500 hö.
1967, Heykur	„ 67,00 m.	11m.	1100 BT	2000 hö.
1982, Örvar	„ 46,00 m.	9,8 m.		1770 hö.

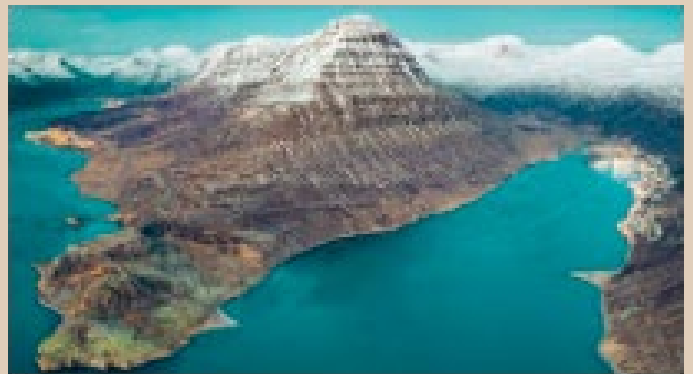
33



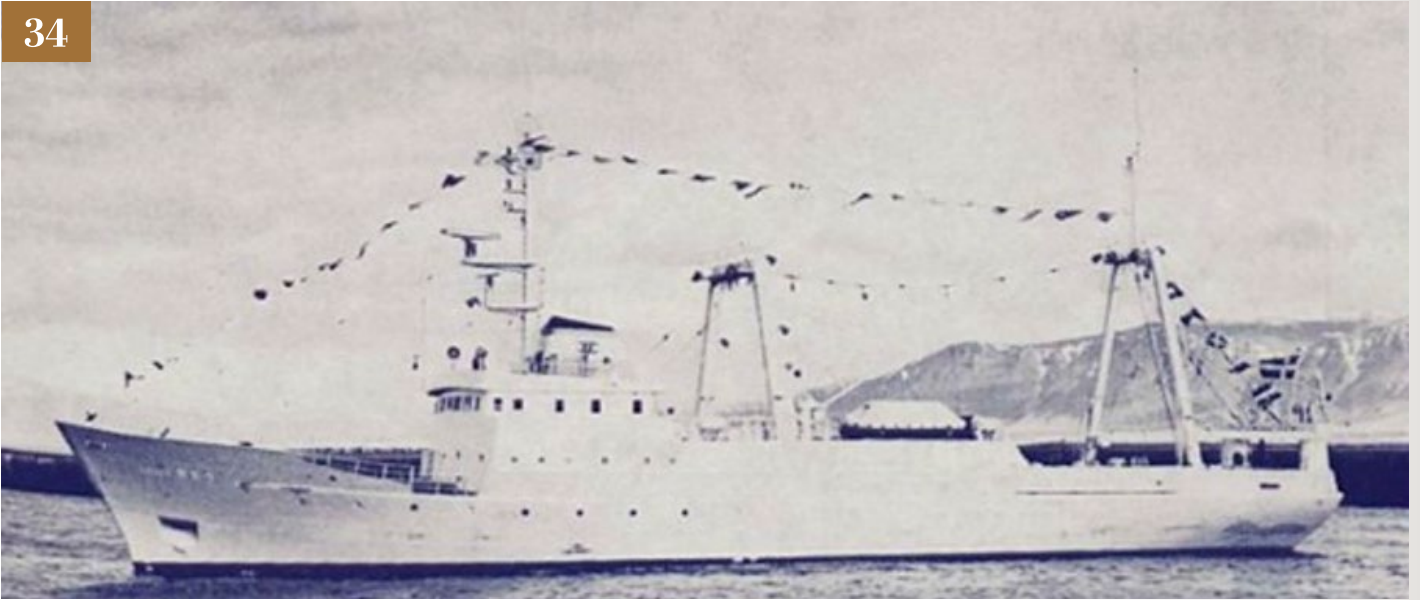
Hólmanes SU-1.

Þrítugasti og þriðji skuttogarin í eigu Íslendinga, Hólmanes SU-1 skrn. 1346 var skráður í íslenska skipaskrá 18. febrúar 1974. Skipið var smíðað hjá P. Fregne S.A. Vigó Spáni fyrir Hólma h.f. Eskifirði. Lengd 43,63 m., breidd 9,51 m., dýpt 5,81 m., brl. 451,30, knúinn 1700 hö. Bazan Man dieselvel. **Skipstjóri, Sigurður Magnússon og yfirvelstjóri, Hafsteinn Guðvarðarson.**

Tekið af skrá í júlí 2005, seldur til Danmerkur í brotajárn.



Skipið er nefnt eftir Hólmanesi sem er framhald af Hólmatindi, fjalli á milli Eskifjarðar og Reyðarfjarðar. Fremst á Hólmanesinu er Hólmaborgin sem eitt skipa Eskju var nefnt eftir, Hólmaborg SU-13. Áður aflaskipið Eldborg GK-13 smíðað í Svíþjóð 1978.



Engey RE-1.

Prítugasti og fjórði skuttogarinn í eigu Íslendinga Engey RE-1, skrn.1360, var skráður í íslenska skipaskrá 15. mars 1974. Skipið er smíðað hjá Stocznia Im Komuny Paryskiej í Gdynia, Póllandi 1974 fyrir Ísfell h/f í Reykjavík. Lengd 56,41m., breidd 11,32 m, dýpt 6,21 m., brl. 741,78 knúinn 3000 hö. Sulzer dieselvél.

Skipstjóri, Arinbjörn Sigurðsson og yfirvélstjóri, Róbert Viðar Hafsteinnsson.

Árið 1998, Kaupir Þormóður Rammi-Sæberg skipið og nefnir Kleifarberg ÓF-2.

Útgerðarfélag Reykjavíkur, síðar Brim h.f., kaupir skipið 2007. Heldur nafninu en verður RE.

Árið 2021 kaupir Skipaþjónusta Íslands skipið sem nú liggur í Reykjavíkurböfn og bíður næsta kafla í sinni tilveru. Rétt er að geta þess að enn er upprunalega aðalvél in í skipinu eftir 50 ára notkun, Sulzer dieselvél sem skráð var 3000 hö, en framleidd til að geta skilað allt að 4600 hö. sem trúlega skýrir hve vel hún hefur staðið sig.



Skipið var nefnt eftir Engey sem er skammt undan Reykjavík, hún er um 1500 m. að lengd og um 0,4 km² að flatarmáli. Byggt var í eyjunni til og með ársins 1950 en helstu heimildir um byggð þar er að finna í Njálu og Sturlungu. Títt nefnd Engeyjarætt er þaðan komin og er rakin aftur til hjóna sem bjuggu þar á fyrri hluta 19. aldar, Ólafar Snorradóttur (1783–1844), sem fæddist og ólst upp í eyjunni, og Péturs Guðmundssonar (1786–1852), sem fæddist í Örfirisey og ólst upp þar og í Skildinganesi. Þau eignuðust átta börn sem lifðu af bernsku og eignuðust fjölda afkomenda, sem flestir settust að á Seltjarnarnesi og í Vesturbænum í Reykjavík. Á 19. öld voru smíðuð skip í eyjunni, sem þekkt voru við Faxaflóa og talað um „Engeyjarlag“ þeirra.

Prítugasti fimmti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Skafti SK-3, skrn.1337 var skráður í íslenska skipaskrá 19. mars 1974. Skipið var smíðað hjá Kraarbös Mek. Verksted, Harstad Noregi 1972. Selt Nöf h.f. Hofsósi og Útgerðarfélagi Skagfirðinga í september 1973. Félögin sameinast síðan 11. desember 1973 undir merkjum Útgerðarfélags Skagfirðinga sem var formlegur kaupandi skipsins. Lengd 42,23 m., breidd 9,22 m., dýpt 5,15 m., brl. 299,16, knúinn 1500 hö. Wichmann dieselvél. **Skipstjóri, Steingrímur Aðalsteinsson og yfirvélstjóri, Steinar Skarp-héðinsson.**



Skafti SK-3.



Sagan segir að skipið hafi verið smíðað fyrir tvo norska bræður, annar átti að verða skipstjóri en hinn vélstjóri. Vélstjórinn virðist hafa ráðið meiru um smíði skipsins sem leiddi til þess að klefi hans varð bæði stærr og íburðarmeiri en skipstjóraklefinn sem er úr öllum takti við hefðir bæði þar og hér. Útgerðarfélagið Nöf Hofsósi var stofnað árið 1968 til þess að annast rekstur útgerðar frá Hofsósi. Útgerðin var nefnd Nöf eftir býli Skafta Stefánssonar. Eftirfarandi kemur fram í Skagfirðingabók um aðkomu Skafta að útgerð á Hofsósi. „Skafta á Nöf má telja fyrstan brautryðjanda að útgerð á Hofsósi, fyrst á árabáti, en síðar á mótorbáti, hann er fyrstur maður, sem leggur til að hafnarmannvirki verði reist suður af Nöfinni við Hofsó, sem þá var talið af sumum reglulegir loftkastalar, en 1935, þegar verulegur skriður komst á umræður og framkvæmdir hafnarmála á Hofsósi, bauð Skafti hreppsnefnd Hofshrepps Nöfina og smáspildu út með sjónum til kaups. Nafarland seldi Skafti ásamt húsum á kr. 7000. Upp úr því hófust framkvæmdirnar, sem honum höfðu lengi verið hugstæðar. Síðar var hans minnst með því að nefna útgerðarfélag á Hofsósi Nöf og skuttogara þess Skafta.“

Rétt er að geta þess að Jón Skaptason þingmaður var sonur Skapta og hann um leið afi lögmannanna Helgu og Gests Jóns barna.

36



Guðbjörg ÍS-46.

Þritugasti og sjötti skuttogariinn í eigu Íslendinga, Guðbjörg ÍS-46, skrn.1363 var skráður í íslenska skipaskrá 15. apríl 1974. Skipið var smíðað hjá Flekkefjord slipp og maskinabrátt, Flekkefjord Noregi fyrir Hrönn h.f. Ísafirði. Skrokkur skipsins var smíðaður hjá Kvina Verft A/S Noregi eins og allra skipanna sex sem stöðin hafði samið um smíði á fyr-

ir Íslendinga. Lengd 47,03 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,15 m., brl. 435,67 knúinn 1780 hõ MAK dieselvél.

Skipstjóri, Ásgeir Guðbjartsson, yfirvélstjóri, Steinþór Steinþórsson.

Þetta er fimmta skipið í eigu Hrannar sem ber nafnið Guðbjörg og jafnframt fyrsti togarinn í eigu félagsins. Skipið var eitt sex skipa sem samið var um hjá Flekkefjord slipp

og maskinabrátt. Skipin voru öll hönnuð af stöðinni í samræmi við óskir kaupenda. Eftirlit með smíði allra skipanna hafði Bárður Hafsteinsson skipaverkfræðingur. Skipin sem Hrönn átti áður voru öll 1956 úr eik 47 brl., að stærð. Alls urðu Guðbjargarirnar 7.

Skipið var nefnt Guðbjörg, eftir Guðbjörgu Pálsdóttur, sem var móðir Ásgeirs Guðbjartssonar, skipstjóra á Guðbjörgu ÍS-46 og eins af stofnendum útgerðarfélagins Hrönn ehf.

Þrátt fyrir töluverða eftirgrensulan tókst mér ekki að nálgast mynd af Guðbjörgu sem fædd var 1903 í Ögursveit við Ísafjardardjúp.

Þrátt fyrir nokkuð langa leit, lánadíst ei að finna. Nokkurn þann sem nokkuð veit, nothæft bön að sinna.



EKKI VERA GARPUR

Texti:
JÓN HJALTASON

TRIER – KOBLENZ

Það er heitt í Evrópu. Hver er þá besti ferðamatinn? Jú, án vafa hjólið. Líka þegar dregur úr hitanum. Ég tala nú ekki um þar sem er rík hjólahefð eins og til dæmis í Þýskalandi. En einmitt þangað beindist athygli mín síðastliðið sumar. Draumurinn var að hjóla niður Móseldalinn, frá Trier, sem er elsta borg Þýskalands, og til Koblenz þar sem Mósél rennur í Rín.

VELOCIPED OG ICELANDAIR

Þau eru sannarlega fjölmörg fyrirtækin í Evrópu sem bjóða upp á skipulagðar hjólaferðir um alla króka og kima heimsálfunnar. Eftir töluverðar þælingar var samið við Velociped sem lagði fram leiðarlýsingu, hjól, skipulagði hót- elgistingu, og sá um farangursflutning á milli gististaða. Við vorum fjögur saman ferðafélagarnir. Þetta hentaði okkur vel, enginn leiðsögumaður, hópurnir lítill og við sjálfráð um alla útúrdúra og stopp á leiðinni.



Hæfileg dagleið er á bilinu 30 til 40 kílómetrar.

Flogið var með Icelandair, þar sem flug- þjónarnir eru alltaf jafn liprir og elskuleg- ir, til Frankfurt og þaðan tekin lest til Tri- er.

NJÓTA EN EKKI ÞJÓTA

Eftir nótt í Trier var lagt af stað en munið - þið verðið að eiga heilan dag í þessari einstöku borg (sem sagt tvær gistinætur). Þarna hefur búið fólk síðan á steinöld. Seinna sáu Rómverjar hag sinn í að stofna borgina með formlegum hætti. Þar áttu athvarf rómverskir keisarar og þar er

Porta Nigra, Svarta hliðið, byggt um 170 eftir Krist.

Fyrsta dagleiðin, frá Trier til Trittenheim, er um 40 kílómetrar. Það er mikilvægt að huga að dagleiðum. Reynslan segir okkur að dagleiðin má helst ekki fara yfir 40 km. Ég veit að vant hjólafolk kann að líta þetta smáum augum en sannið þið til. Þegar á hólminn er komið fagnið þið 30 til 40 km. fyrirfram uppgefnum dagleið- um. Þær reynast nefnilega iðulega lengri í raun, bæði vegna villukróa og eins vegna kastala á hæðum eða náttúruperla í



ESKJA



Framsækið fyrirtæki í sjávarútvegi



eskja.is



Yfir bænum Bernkastel-Kues eru þessar leiðar Rómaveldis. Rústir virkisins sem Rómverjar gáfu nafnið Princastellum og átti að vera til varnar Móseldalnum gegn barbörum. Nú finnum við nútímalegan kaffistað í þessari rómversku rúst.

fjarska sem freista hjólara til að leggja lykku á leið sína. Tveir seinustu leggjirnir hjá okkur voru 47 og 42 km. og máttu ekki lengri vera skal ég segja ykkur. Svo má heldur aldrei gleyma mikilvægustu reglunni sem er að njóta en ekki þjóta. Sannleikurinn er nefnilega sá að það eru stoppin sem búa til minningarnar sem verma okkur fram á grafarbakkan. Að hjóla í drep skilur ekki eftir margar minningar.

ÁNÆGJAN SITUR EFTIR

Moselle: Classic hét okkar ferð. Að hjóla með ánni Mósél hefur marga kosti. Snotrir bæir eru á leiðinni, minjar um Rómverja eru víða, vínakrar þekja holt og

hæðir og það er nánast ómögulegt að villast - að minnsta kosti ekki illa. Mósél er jú býsna greinilegur vegvísir. Og talandi um vínakra og Mósél. Mósélvínin eru frábær. Enn betri í heimalandi sínu en í Ríkinu hjá okkur- hvernig sem á því stendur. Í allri ferðinni dreypti ég ekki nema einu sinni á frekar slöku hvítvíni. Þegar ég gætti betur að reyndist það vera ítalskt. Svo er auðvitað sjálfsagt að virða þá venju innfæddra að fá sér af og til einn snaps sem þeir laga af tærri list. Allt þó í hófi, hjólið og hitinn sér um að eftir situr ánægjan ein.

BULLAYBRÚIN OG FOSSVOGSBRÚ

Á leiðinni eru sem nærri má geta margar brýr. Ein er Alf-Bullay (eftir þorpunum við sinn hvorn enda hennar), líka kölluð Mósélbrúin Bullay, og er mikilvægur hluti járnbrautarlínunnar frá Koblenz til Trier. Þessi rúmlega 300 metra brú var reist laust fyrir 1880 og var ein þrjú ár í smíðum.

En því staðnæmist ég frekar við Alf-Bullay en aðrar brýr er á vegi okkar urðu? Jú, mér varð hugsað til hinnar svokölluðu Borgarlinu (eða hraðstrætó-kerfis) á höfuðborgarsvæðinu og Fossvoogsbrúar. Á sínum tíma þegar ráðist var í Alf-Bullay-brúna stóð ekki annað til en að hún yrði eingöngu fyrir lestar. Þetta þótti íbúum héraðsins vannýtt samgöngubót – strax 1875 hugsið ykkur – og tókst með eftirgangsmunum að sannfæra yfirvöld um að þarna stefndi í mikla sóun fjármuna. Og til varð fyrsta tveggja hæða brú Þýskalands. Á efri hæðinni fara lestar en sú neðri er opin almennri umferð. Að lengdinni til slagar Fossvoogsbrúin upp í Alf-Bullay, og verður sjálfsagt ekkert ódýrari, en lokuð einkabilnum.

RAFHJÓL EDA VENJULEG?

Hjólaferðinni lýkur í Koblenz. Þar skuluð þið sömuleiðis eiga tvær nætur, að minnsta kosti. Sem endranær sér Velociped um að bóka fyrir ykkur hótél og þann gistináttafjölda sem þið kjósið.

Á Þýska horninu (Deutsches Eck) í hjarta Koblenz renna saman í eitt, Mósél (sem við höfum fylgt hingað til) og Rín. Látum því ekki undir höfuð leggjast að sigla um Rín en á slíkum sigl-

ingatilboðum er sannarlega enginn hörgull í Koblenz. Eigrum líka um gamla borgarhlutann, fáum okkur snitzel og mósélvín.

Hjólunum skilum við á hótelinu, ekkert vesen þar. Eitt þó í sambandi við val á hjólum. Boðið er upp á bæði rafmagns-



Vínakrar þekja hæðir. Á Mósél sigla hvers konar fley, líka vikingaskip.

hjóla og eingöngu vöðvaknúin. Séu valin rafhjól skiptir öllu máli að hjólaferðamaðurinn sé vanur. Þau eru þyngri í vöfum, það er verra að detta á þeim og þau eiga til að taka af manni völdin sé maður óvanur.

Raunar ætti enginn að fara í hjólatúr, hvorki á vegum Velociped eða annarra, öðruvísi en að vera hagvanur á reiðhjóli, hvort heldur er knúð rafmagn eða vöðvaafli.



Ísland á líka sína fulltrúa á ánni Rín. Hvert skyldu þeir annars vera að fara þessir gámar Samskipa?

Að vera óruggur, ég tala nú ekki um hræddur, á hjólinu skemmir alla ánægju. Venjið ykkur því við hjólið áður en lagt er af stað í lengri túr. Þrek, meira eða minna, skiptir litlu máli ef valin er leið við hæfi og dagleiðum stillt í hóf. Öryggi á hjólinu skiptir hins vegar sköpum.



Það má vel eiga kyrrláta stund við Mósél.



Það má heita að tjaldsvæði, þar sem ægir saman tjöldum, húsbílum og jafnvel bátum, séu við hvert fótímal með fram Mósél. Sannkölluð Paradís húsbíla.



Bærinn Zell. Hér verðið þið að prófa Schwarze Katz sem er stolt vínræktenda bæjarins. Yfir bænum gnæfir hinn 14 metra há Runder Turm, Hringturninn, leifar virkisveggjar sem umlukti bæinn fyrr á öldum.



Thurantkastali (Burg Thurant) reistur um 1200. Kastalinn er í einkaeign en opin almennungi gegn gjaldi, þó aðeins frá öndverðum mars fram í miðjan nóvember. Undir kúrir bærinn Alken.



Alf-Bullay-brúin átti á teikniborðinu eingöngu að vera lestarbrú. Að ósk íbúa svæðisins var því breytt, hún smíðuð tveggja hæða, og þannig opnuð fyrir almennri umferð árið 1878.



Vilhjálmur keisari, sá fyrsti, horfir yfir Þýska hornið (Deutsches Eck) þar sem Mósél fellur í Rín.

Á ÍSLANDSMIÐUM SUMARIÐ OG HAUSTIÐ 1960

FRÁSÖGN EGIL-HENRIK BJORLO - ÞÝTT OG ENDURSAGT AF HELGA LAXDAL



Gufuskipin Sand og Stavanger leggjast að bryggju. Sand, skipið fjær landi, var í miklu upphaldi hjá Egil.

Í júní 1960 lauk ég skólagöngu við Kongsgård í Stavangri. Stúdentprófið var að baki, þó ekki með neinum glæsibrag. Ég var orðinn skóla- og námsleiður og hugurinn farinn að leita annað. Bæði afi minn og pabbi höfðu verið sjómenn. Afi allt sitt líf. Þegar hann var 14 ára, árið 1900, fór hann fyrst til sjós og þá var siglt um Norðursjóinn. Frá 1917 til 1939 var hann skipstjóri á Ds «Tonjer» frá Haugasundi, í eigu Wrangell skipafélagsins, á árunum 1923–1939. Faðir minn sigldi í þrjú ár, frá því hann var 16 ára og þar til hann varð 19 ára. Myndir og sögur úr lífi þeirra á sjó heilluðu mig unglínginn, sem hafði mikinn áhuga á skipum og siglingum. Ég fylgdist náið með öllum skipakomum, einkum voru það gufuskipin sem heilluðu. Gufuskipið „Sand“ var upphaldið mitt.

Eftir stúdentpróf fannst mér ég vera frír og frjáls og greip því tveimur höndum tilboð eins frænda míns sem spurði hvort ég gæti hugsað mér að vera messastrákur á skipinu „Gesina“. Og ekki dró úr áhuga mínum þegar ég fékk að vita að ferðinni var heitið til Íslands þar sem átti að veiða síld í reknet fram á haust og salta um borð. Sjálfur var þessi frændi minn bátsmaður (besteman) þar um borð en skipið var í eigu Alberts Johannesen og fleiri frá Karmeyju.

EKKI BARA MESSI

Ég vissi lítið um síldveiðar í reknet á Íslandsmiðum. En það var eitthvað nýtt og öðruvísi og í umræðunum bæði spennandi og framandi.

Skipið sem ég réði mig á, „Gesina“, var byggt í Þýskalandi árið 1939, fyrir hollenska útgerð, sem nýtti skipið sem timburflutningaskip en timbrið kom frá Noregi og fór til Hollands. „Gesina“ var 117 tonn að stærð og 166 brúttótonn. Á stríðsárunum notaði þýski herinn það til að slæða tundurdufl. Það var svo árið 1956 að Albert Johannesen, í félagi við fleiri, keypti skipið.

Eins og vera ber um borð í skipum átti að vera kokkur þar en hann vantaði þegar ég var ráðinn. Mér var því boðin staðan, sem ég þáði án mikilla bollalegginga þrátt fyrir að kunna lítið eða ekkert til matseldar, hafði að visu eldað einstöku sinnum heima þegar mikið lá á og einnig með skátunum á sínum tíma. Þannig atvikaðist það að ég nýliðinn varð bæði messi og kokkur sem var mikill heiður fyrir mig. Nú var ég kominn með virðulegt starfsheiti, ekki bara messi heldur líka kokkur.

Í níu manna áhöfn voru: skipstjórinn, Trygve Tønnesen frá Ákra, stýrimaður Jon Midtun frá Torvastad, vélstjóri NN, annar vélstjóri Georg Georgsen, hásetar Thomsen, ásamt tengdasyni sínum Karl og Leif Haringstad – allir frá Sælevík – og unglingspiltur, 16 ára, frá Ferkingstad Skipstjórinn var einn í lúkar, ég var í tveggja manna lúkar með bátsmanninum. Vélstjórnarnir voru saman í lúkar. Hinir fjórir voru saman í kæturnni. Lúkarinn fram í, en þar voru kojur fyrir tíu manns, var nýttur fyrir vistir, krydd sykur og salt til að verka síldina.

„Gesina“ var gott sjóskip. Hún lá djúpt í sjó, sem gerði hana stöðuga, en lítið þurfti sjórinn að úfna til þess að töluvert sjósull væri á þilfarinu. En hún valt samt engu minna en önnur skip.

Pegar við komum á fiskimiðin skammt undan norð-austurströnd Íslands, var það sérstakt að sjá skipið „Notre Dame“ – smíðað í Frakklandi með heimahöfn í Skudesnes – vera sem klett í hafinu, það bara reis og hneig tignarlega á öldu-hryggjunum á meðan Gesnia velti sér og velti, öllum um borð til nokkurs ama.

Við vorum með 700 tómar tunnur um borð, undir síldina sem staflað var bæði í lestina og á bátapilfarið.

Eins og fram hefur komið ætluðum við að veiða síldina í reknet, sem í þessu tilfelli var um 1800 m. löng 80 neta trossa sem haldið var uppi af mörgum tugum af flotum. Í tunnurnar stóð til að verka kryddsíld, sykursaltaða síld og saltsíld.

Veiðarnar hófust þriðjudaginn 19. júlí 1960, þá var 1800 m. netatrossan lögð á veiðislóðinni við Ísland. Eftir að hafa verið að veiðum í um fjórar vikur bilaði hjálparvélin um borð og við sigldum til Seyðisfjarðar til þess að fá viðgerð. Í allar vikurnar fjórar höfðum á hverjum degi séð Ísland rísa tignarlegt úr sæ í fjarska.

MORGUNVERÐURINN FÓR Á GÓLFID

Eins og þegar hefur komið fram var ég ráðinn kokkur um borð en varla hafði landsýn sleppt þegar sjóveikin fór að gera vart við sig, svo römm að ég átti erfitt með að sinna eldamennskunni.

Ég var heppinn því einn hásetinn, Kalli, hafði verið skipskokkur um tíma og hann hjálpaði mér í kokkaríinu svo allir fengu eitthvað í svanginn þrátt fyrir vesöldina á mér en af sjálfu leiðir að kokkarí og sjóveiki fara illa saman. Í um það bil fyrstu tvo sólarhringana var ég býsna þungt haldinn af sjóveikinni, nærðist þá ekki á

öðru en hrökkbrauði sem ég skolaði niður með vatni. En eins og flest annað í lífinu þá gekk hún yfir, ég sjóaðist og ég tók gleði mína á nýjan leik.

Ótrúlegt nokk, ég varð ekki bara sjóveikur, ég varð líka landveikur því þegar ég fór í land á Seyðisfirði eftir fjórar vikur á sjónum gekk allt í bylgjum þegar ég kom upp á bryggjuna. Svo stríð varð landveikin að ég mátti snúa frá ferð minni inni bæinn, fara aftur um borð og leggja mig. Rútínan mín um borð var að laga morgunmat, hádegismat, kaffi um miðjan daginn og kvöldmat.

Kaffikannan sem var vel við vöxt og tók um 8 lítra, mátti aldrei tæmast því mikið var drukkið af kaffi um borð. Til að spara vatnið sauð ég kartóflurnar upp úr sjó.

Til viðbótar við kokkarið þurfti ég að sjá um þrif á sameiginlega rýminu þar sem matast var og maturinn framreiddur.

Hráefnið í matinn sótti ég bæði fram undir bakka þar sem nokkuð af því var geymt og einnig aftur í en þar var minni geymsla. Maturinn um borð var bara nokkuð fjölbreyttur þó segja megi að kjötið sem ég hafði að velja úr væri nánast eingöngu saltkjöt þegar liða tók á veiðiferðina.

Á borðinu í messanum var sérstakur dúkur, þykkur taudúkur, sem var gegnbleyttur áður en hann var breiddur á borðið. Síðan var borðflöturinn hólfður niður með þar til gerðum slám úr trjávið til þess að halda matarilátunum á sínum stað þegar skipið valt og endastakkt.

Einn sunnudagsmorguninn þegar ég var að steikja egg og beikon á pönnu á eldavélinni til morgunverðar valt skipið skyndilega með þeim afleiðingum að pannan kastaðist af eldavélinni og niður á gólf og allt sem á henni var, morgunverð-

urinn, beikonið og egginn, fóru á gólfid án þess að ég gæti nokkuð að gert annað en að grípa í borðbrúnina til að koma í veg fyrir að ég félli líka á gólfid. Þá var bara að byrja aftur setja nýtt beikon og egg á pönnuna.

Matreiðslubók sem Húsmæðraskóli Haugasunds notaði til kennslu nýttist mér vel við eldamennskuna, ég bakaði meira að segja kaffihorn eftir uppskrift úr bókinni.

Pegar brauðið sem við tókum með að heiman var byrjað að grænka og hærast kenndi Kalli mér að baka matbrauð.

Uppskriftin hans Kalla var einn hnefi af geri ásamt mörgum kílóum af hveiti. Fyrstu brauðin voru bara góð, sögðu karlarnir, nema að skorpan var full þykk á þeim. Voru greinilega ofbökðuð. Eftir að hafa lagað það gekk baksturinn bara vel. Ég bakaði tíu stórk matbrauð í einu sem körlunum líkaði bara vel, þau átust að minnsta kosti alltaf upp til agna.

Í hádeginu hafði ég mjög oft fisk eða smæstu síldina í matinn sem var týnd úr aflanum, var of smá til að vera söltuð. Þegar ég hafði soðna síld í matinn kom þykkt fitulag ofan á vatnið í pottinum sem síldin var soðin í.

Pegar við vorum ekki að draga netin var færum rennt í sjóinn. Oftast fiskaðist vel af stórum og feitum þorski, svona 10-15 kg. fiskum, sem ég ýmist sauð eða steikti í matinn. Mjög góður matur sem karlarnir kunnu að meta. Færafiskirið var svo gott hjá okkur að þegar við héldum heim um haustið átti hver skipverji hálfa tunnu af söltuðum þorski sem hann tók með sér heim.



ÞÆGINLEG & ÖRUGG Á SJÓ VIÐ ERFIÐUSTU AÐSTÆÐUR



Enginn málmur

100% vatnsheld

Lipurt efni, auðvelt að þrifa

Við til þæginda við daglega notkun

Sóli losaður svo þú geta ekið til Væðingur |



Seyðisfjörður 1963. Þar gekk greinarhöfundur á land og líkaði ekki alls kostar. Mynd: raudavik.net

KARLANA KLÆJADI

Venjan var að leggja netin, 1800 m. langa netatrossu sem samanstóð af 80 netum, seinnipartinn á daginn. Eftir að trossan var komin í sjóinn var skipið stöðugra, trossan virkaði eins og besta rekakkeri. Aðalvélin var stöðvuð og einu hljóðin um borð voru náttúruleg, vindgnað og gutlið frá öldunni þegar hún klappaði á kinnunginn.

Að morgni hófst netadrátturinn, síldin var hrist úr netunum á lestarlúgunni og flokkuð þar. Smásíld og undirmálssíld var fleygt aftur í sjóinn.

Við netadráttinn var mitt starf að draga balana, fulla af sóltunarhæfri síld, til þeirra sem lögðu síldina í tunurnar. Í SB. ganginum var kryddsaltaða síldin lögð í tunnur en í BB ganginum sú sykursaltaða. Balana með slóginu dróg ég út að lunningunni þar sem ég hvolfdi úr þeim í sjóinn þar sem máfagerið, blóði litað, slóst um hvern bita.

Með haustinu versnaði veðrið og þá neyddist skipstjórinn til þess að vera í brúnni og andæfa bátnum svo hægt væri að draga netin um borð og hrista úr þeim síldina. Að hrista síldina úr netunum á þessum árstíma var eiginlega hálfgerð

skítavinna því það var ekki bara í síld í þeim heldur líka marglytta sem slettist alls staðar, líka framan í þá sem hristu. Karlana klæjaði og sveið í andlitin og ekki bætti úr skák að þá nudduðu þeir gjarnan óþverrann framan úr sér með skítugum gúmmihönskunum sem hafðir voru á höndunum þegar hrist var úr netunum. Með haustinu versnaði veðrið, þá valt skipið meira sem gerði alla vinnu um borð erfiðari.

Með fram vinnunni á þilfarinu þurfti ég að sinna skyldum mínum sem kokkur um borð, hita kaffi og taka til mat á matmálstímum að ógleymdu uppvaskinu sem tók líka sinn tíma.

Sem kokkur slapp ég við að taka hefðbundnar vaktir nema vaktina þegar legið var yfir netunum og allir fóru í koju til að hvíla sig, þá stóð ég vaktina í brúnni til að fylgjast með því hvort við rækjum á eða of nálægt öðrum skipum sem voru á veiðislóðinni og voru líka á reki.

Á rekinu, þegar búið var að stöðva aðalvélinu, flatrak Gesnina og velti sér um of að mínu mati.

HVALUR VIÐ SÍÐUNA

Einn seinnipartinn þegar ég var að stússa

eitthvað í eldhúsinu með dyrnar opnar heyri ég ókunnugt hljóð frá skipssíðunni, SB megin. Ég fer út að lunningunni til að gá hvað um sé að vera. Mér brá ekki lítið því við síðuna var stórhveli sem nuddaði sér upp við skipssíðuna um leið og það blés kröftuglega. Hvalurinn var gríðarlega stór, allur þakinn skeljum og virtist í mínum augum eins og fljóttandi sker þarna við skipshliðina. Ég varð svo uppnuminn af þessu öllu saman að ég gleymdi því að ég var með myndavél um borð svo ég á enga mynd af hvalnum sem ég bar engin tegundarkennsl á. Öðru sinni á sömu vakt heyrði ég háværa tónlist sem kom utan frá og barst inn í eldhúsið. Ég fór út og gáði, þá reyndist tónlistin koma frá hátalara um borð í stórum rússneskum togara sem sigldi hjá.

Við kynntumst líka hnúfubökum á veiðislóðinni. Kvöld eitt þegar við lágum yfir netunum sáum við stóra vöðu af hnúfubak ekki langt frá skipinu, ég var einmitt staddur í brúni og hlustaði á Tryggva skipstjóra hafa uppi orð um hvalina sem ekki eru öll hæf til prentunar þar sem hann óttaðist um netin, að vaðan myndi rífa og skemma þau fyrir okkur. Til allrar lukku sluppu þau. Eins og áður hefur

komið fram versnaði veðrið þegar haustaði og þá varð öll vinna um borð erfiðari. Stundum var ég svo þreyttur þegar ég lagðist í kojuna að ég hafði svarta dila fyrir augunum og það beinlínis slokknaði á mér um leið og ég lagðist út af.

LANDLEGA Á SEYÐISFIRÐI

Eftir fjórar vikur á veiðum á Íslandsmiðum fór um við í land á Seyðisfirði. Hjálparvélin bilaði en það átti önnur að vera til vara um borð en hún var í viðgerð á verkstaði í Kopervík þegar við lögðum í hann 1. júlí sl. Hugsanlega var slæmt veður líka hluti af ástæðunni fyrir landlegunni. Seyðisfjörður var ekki ríkmannlegur bær að sjá, fannst mér. Þök flestra húsanna klædd bárujarni og náttúran frekar fábrotin. Há fjöll nakin þegar ofar dró beggja vegna fjarðar mynduðu umgjörð um þennan þéttbýla fiskimannabæ sem í upphafi byggðist upp af Norðmönnum, um og upp úr 1900.

Mörg húsanna höfðu verið smíðuð í Noregi og flutt til Seyðisfjarðar fullbyggð. Bárujarnspökinn voru ráðandi í þessum byggingum. Við versluðum ekki mikið á Seyðisfirði fyrir utan nokkur matarbrauð sem keypt voru til þess að auka fjölbreytnina í matseldinni. Það fékkst ekki mikið fyrir íslenska peninga, flaska af gosdrykk kostaði t. d. 28 íslenskar krónur sem kostar í Noregi 75 aura. Á Seyðisfirði var notalegt norskt sjómannaheimili sem m.a. bauð upp á kaffi og vöflur. Á laugardagskvöldi, þegar við vorum á Seyðisfirði, var dansleikur í félagsheimlinu. Við fórum nokkrir á ballið en var frekar illa tekið af Íslendingunum sem skræktu að okkur, helvítis Norðmennirnir. Kvöldið endaði með slagsmálum á milli okkar og Íslendinganna sem leiddi til þess að lögreglan var kölluð á vettvang til þess að skakka leikinn.

Íslenska brennivínið, „Svartidauði“, var vinsælt á meðal okkar manna en yfirleitt var vínubúðin lokuð þegar norsku bátarnir voru í höfn vegna brælu. Englendingar voru frekar óvinsælir á þessum árum á Íslandi vegna deilna þjóðanna um aðgengi að fiskimiðunum við Ísland sem Íslendingar töldu Breta nýta í leyfisleysi. Þess vegna vegna fóru Bretarnir ekki í land á Seyðisfirði þó skipin þeirra lægu þar í vari.

Leiðinda atvik átt sér stað í ágúst þegar tveir norskir sjómenn stálu áttavita úr íslenskum fiskibáti, töppuðu af honum spíranum sem þeir töldu drykkjarhæfan og drukku. Um var að ræða metanol en ekki hreinan spíra. Daginn eftir þegar við vorum á siglingu á miðin heyrðum við í talstöðinni að norska eftirlitsskipið freigátan „Garm“ var spurð hvar væri lækni- hjálpar að fá þar sem sjómennirnir tveir

sem drukkið höfðu það sem þeir héldu vera spíra af áttavitanum væru veikir og hefðu misst sjónina. Svarið frá eftirlitsskipinu var á þá leið að áhöfn þess gæti ekkert gert í málinu. Nokkru síðar barst sú fregn að þeir væru báðir látnir.

Lík annars þeirra var sent til Noregs til greftrunar en hinn var grafinn á Seyðisfirði í íslenska mold.

FANN ALDREI ÓLYKT

Eins og fram hefur komið var ég í lúkar með Jon. Lúkarinn var ekki stór og aðstaða til hreinlætis fremur léleg og engin aðstaða til að fara í hefðbundið bað því að við urðum að spara vatnið. Á laugardögum brugðum við út af vananum og nudduðum það mesta af okkur með þvottapoka líkt og gert var almennt í Noregi áður en nútíma þrifamenning hóf innreið sína þar.

Aldrei fann ég fyrir sterkri líkamslykt af felögum mínum, kannski vegna þess að um borð yfirgnæfði kjölvatnslyktin allt sem lodd við allt og alla um borð og yfirgnæfði allan annan óþef. Það var fyrst þegar við komum heim til Karmö, eftir tvo og hálfan mánuð á sjó og gott bað hjá Noru frænku, að ég tók eftir kjölvatnslyktinni af fötunum mínum. Að sjálf-sögðu var sturta um borð en hún hafði ekki verið notuð í mörg ár, trúlega vegna þess að vatnsbirgðirnar um borð leyfðu ekki þessháttar munað. Klósettið var aftur á og sturtað niður með sjó.

Eftir að ljósavélin bilaði var ekki um annað rafmagn að ræða en það sem kom frá aðalvélinni og þegar við lágum yfir netatrossunni og aðalvélin var úti kom eina lýsingin frá rafgeymum sem varð líka að fara sparlega með svo við hefðum ljós á meðan legið var. Svona rétt til að ekki halli um of á er rétt að nefna að þar sem við fengum mikið á færin af gæða þorski var alltaf nógur matur um borð, svo mikill að margt af því sem við tókum með okkur að heiman komumst við ekki yfir að borða í ferðinni og var ósnert þegar komið var til baka, sem aftur leiddi til þess að kostnaðurinn af matseldinni varð ekki mikill sem hafði reyndar engin áhrif á mín kjör þar sem kokkurinn var á fríu fæði. Hjá öðrum í áhöfninni lækkaði hluturinn sem nam fæðiskostnaðinum.

Af allri snilli minni við matseldina, góðum mat og lágum kostnaði, var ég mjög

vinsæll á meðal áhafnarinnar.

Að skila miklu af mat eftir langt úthald var hvorki vinsælt hjá útgerðarmanninum né þeim sem seldi okkur vörurnar.

Þegar leið á september fór veðrið að versna og þar með landlegunum að fjölga. Oftast fórum við til Seyðisfjarðar en einu sinni til Norðfjarðar sem er sunnar en Seyðisfjörður. Fjörðurinn er stór og opin með höfnina norðan megin í firðinum. Þar er bæði viðlegukantur og einnig hægt að liggja fyrir ankeri úti á firðinum. Engu að síður er öll aðstaða þar lélegri en í Seyðisfirði.

Eitt sinn þegar við lágum fyrir akkeri í Norðfirði urðum við að hafa aðalvélin á gangi alla nóttina og mannskap á vakt þar sem akkerið hélt ekki svo við urðum að hífa og kippa nokkrum sinnum. Fjörðurinn er breiður og opin svo í austanátt getur aldan orðið býsna kröftug inn við bryggjurnar. Að morgni sagði skipstjórnin: Hér komum við ekki til að liggja oft- ar þar sem í Norðfirði er skipalægið slæmt í vondum veðrum.

VEIDUNUM HÆTT

Við hættum veiðum við Ísland að þessu sinni þann 26. september, þrátt fyrir að lestin væri ekki full. Að heiman tókum við með okkur 700 tonn sem við ætl- uðum að fylla en náðum að fylla 500 tonn af sykur- eða kryddsaltaðri síld, hluturinn yrði ekki hár en allt í lagi. Mörg önnur norsk skip voru hætt veiðum og komin á siglingu heim með minni afla en við.

Þýðandi vor, Helgi Laxdal, bendir á aðra lausn þegar koma þarf mygluðu brauði ofan í mannskapinn: „Ég vissi um íslenskan yfirmatsvein sem leysti mál af þessu tagi þannig að hann bjó til glassúr sem hann litaði bleikan og smurði yfir brauðið þannig að græni liturinn og hárin hurfu. Þannig meðhöndluð átu karlarnir brauðin af bestu lyst enda ekki um annað ræða en nýtt form á gráðosti. Þessi ráðagóði yfirmat- sveinn var skipskokkur til tuga ára. Þegar hann lét af störf- um eftir tuga ára farsælt kokkari sagðist hann hafa verið heppinn í sínu starfi „því hann hefði aldrei misst mann.“

Siglingin heim tók nokkra sólarhringa. Við Færeyjar lentum við í stormi þar sem kom enn einu sinni í ljós hve „Gesnia“ var gott sjóskip. Við þurftum ekki að breyta um stefnu en slegið var ögn af. Við lögðum að bryggju í Sevlandsvík 1. október, þá fyrst var túrnun á Íslandsmið lokið. Ég var afskráður og fór beint heim í Jörpeland með þá tilfinningu að ég væri orðinn ríkur maður. Hlutur minn var 2400 kr., eða ögn hærri en og alvöru sjómenn fengu sem mér fannst mjög gott og



Í Madla, einu úthverfa Stavanger – við hinn söguríka Hafursfjörð – eru æfingabúðir norska sjóhersins er nefnast KNM Harald Haarfagre. Þangað var greinarhöfundur gert að mæta þegar hann sneri heim aftur úr síldarævintýrinu við Ísland.

dæmi um að ég hefði bara staðið mig nokkuð vel um sumarið en var að stærstum hluta vegna þess að ég var á fríu fæði. Til viðbótar fékk ég fjórar háltunnur til búbótar, eina með kryddsíld, aðra með sykursíld, þá þriðju með sóltuðum þorski og þá fjórðu með sóltuðu íslensku lambakjöti sem við keyptum þar. Með allt þetta meðferðis, til viðbótar við hlutinn, fannst mér ég vera ríkur maður.

Fyrir hlutinn minn keypti ég mér meðal annars flott jakkaföt ásamt öðrum fatnaði. Ég keypti ritsafn Johannis Falkbergets sem mig hafði lengi langað til að eignast. Ég

dvaldi ekki lengi heima því 7. október var mér uppálagt að mæta hjá KNM Harald Haarfagre á Madla en þar voru nýkomnir sjómenn af Íslandsmiðum kallaðir í sjóherinn, en það er nú önnur saga.

Á heimsiglingunni tóluðum heim í gegnum talstöðina. Ég talaði við konu Jóns bátsmanns sem var klefafélagi minn um borð. Hún spurði hvort ég mundi ekki fara næsta sumar aftur til veiða á Íslandsmiðum. Aldrei aftur svaraði ég með þungri áherslu í rómmum. Það varð heldur ekki en þegar ég hugsa til baka þá gaf þetta sumar við veiðar á Íslandsmiðum mér

ómetanlega reynslu sem hefur reynst mér vel í lífinu.

LOKAORÐ

Tíminn líður hratt. Þegar ég í júlí 2022 settist niður til þessa að festa á blað minningar frá fiskveiðunum við Ísland fyrir 62 árum síðan varð allt svo lifandi, bara eins og það hefði gerst í gær. Ég vona að þú lesandi góður fái sömu tilfinningu fyrir þessum veiðum, veiðum sem að vísu lauk fyrir nokkuð löngu með líkum hætti og þorskveiðunum við Nýfundnaland sem var ofveiddur, ekkert að hafa þar lengur.

Ryðfríir stálbarkar

fyrir

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

Barkasuða Guðmundar ehf.



Umhverfisvænar kælilausnir fyrir sjávarútveg og matvælaíðnað



Kæling



Vikurafli
cooling.is

TOGARASALAN OG BORGAR- BÓKASAFN REYKJAVÍKUR



Baldur RE 146 var einn togaranna tíu sem seldur var 1917 til Frakklands. Hér er togarinn fyrir norðan, á Akureyri. Mynd: Hallgrímur Einarsson/Minjasafnið á Akureyri.

„Þótt nú frv. [frumvarp] þetta setji hömlur á brask manna, þá tek ég það ekki nærri mér, því að jeg álit að alþjóðar heill standi ofar en gróðafíkn einstakra manna.“ Einar Arnórsson á Alþingi í janúar 1917 í umræðunni um frumvarp um bann við sölu og leigu skipa til útlanda.

Ekki selja, segir Matthías

Neðri deild Alþingis kemur saman miðvikudaginn 10. janúar 1917. Matthías Ólafsson talar fyrir frumvarpi sínu sem bannar sölu og leigu skipa úr landi. Það er boðið feikna mikið fé fyrir skipin, útskýrir Matthías, og freistingin er því stór að selja sem væri beinlínis ávísun á stórkostleg atvinnuleysi í bænum. Alþingi er því nauðbeygt, í þetta skiptið, til að taka fram fyrir hendurnar á útgerðarmönnum því það „sjá allir víst og játa, að ekki má taka til greina arðsvonir einstaklinganna [þegar] hagar allrar þjóðarinnar er í veði.“

Selja, segir Matthías

Tveimur dögum síðar er komið annað hljóð í strokkinn. Matthías fer þá í ræðustól og mælir gegn eigin frumvarpi. Hann hefur afsakanir á reiðum höndum. Hann sé ekki frumkvöðull að frumvarpinu og hafi alls ekki ætlað að verða flutningsmaður þess en engu að síður haft góða tilfinningu fyrir því.

En nú hefur mér gefist tækifæri til að hugleiða málið og mun því greiða atkvæði gegn frumvarpinu, já mínu eigin frumvarpi, útskýrir Matthías. Hæðnisglott þingmanna úti í sal breyti engu þar um. Skipin eru orðin gömul og því „auðsær þjóðarhagur“, ef mætti selja þau og kaupa nýrri og betri í staðinn, segir Matthías. Þegar gengið er til atkvæða er Matthías Ólafsson einn þriggja í neðri deild þingsins sem greiðir atkvæði gegn frumvarpi um bann við sölu og leigu skipa úr landi. Má heita næsta víst að slíkt hafi ekki hent oft á Alþingi Íslendinga að þingmaður hafi gert sitt ítrasta til að fella eigin tillögu.

Bætum kjör alþýðu og – kaupum bækur

Fleiri óvænt tíðindi urðu í kringum frumvarp Matthíasar. Þrátt fyrir skýlausan vilja Alþingis heimiluðu stjórnvöld strax um haustið sölu á tíu togurum til Frakklands sem var nálægt því helmingur togarafлотans. Þannig voru lögin um bann við sölu skipa ekki meiri bannlög en svo að þar var að finna ákvæði sem gaf landsstjórninni í raun fullt vald til að heimila sölu skipa úr landi ef henni sýndist svo.

Ýmiss skilyrði voru sett um söluna. Eitt þeirra kvað á um að 3% af söluandvirðinu – sem var í kringum fjórar og hálf milljón króna – skyldi varið til að bæta kjör alþýðu og þó einkum þeirra sem sáu fram á atvinnumissi við brotthvarf helmings skipaflota landsmanna. Var upphæðin, 135.600 krónur, sett til hliðar og geymd óhreyfð á annað ár.

Það var svo ekki fyrr en í öndverðum apríl 1919 að bæjarstjórn Reykjavíkur komst að niðurstöðu um nýtingu fjárens. Drýgstur hluti peninganna skyldi renna í styrktarsjóð fyrir sjómenn og verkafólk en lægri upphæðir í Sjúkrasamlag Reykjavíkur og til stofnunar alþýðubókasafns í Reykjavík.

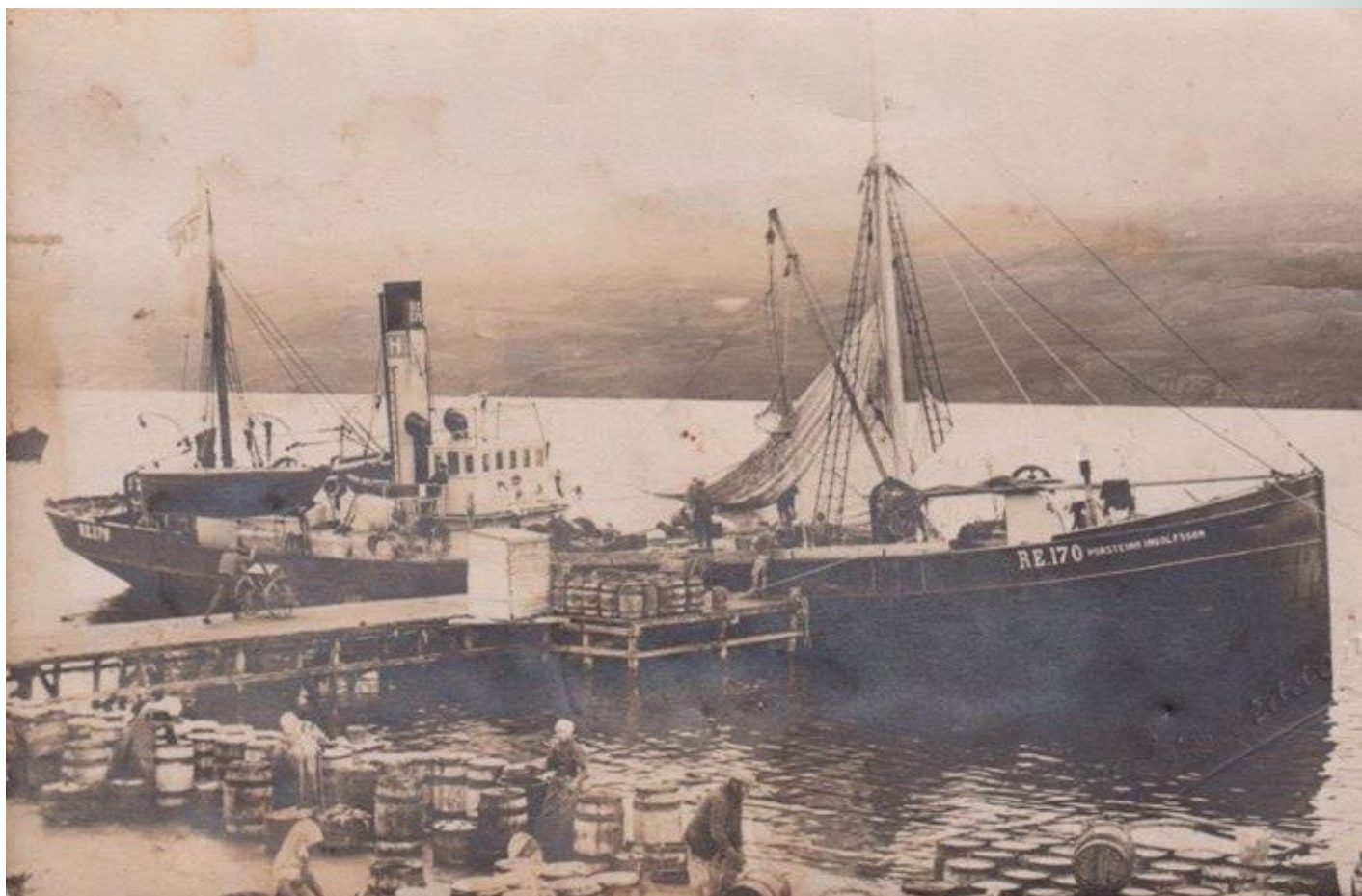
Þannig varð Borgarbókasafn Reykjavíkur til

Liðu svo fjögur ár en þá gerðist það fimmtudaginn 19. apríl 1923 að opnað var „bókasafn, til afnota bæjarbúum öllum, hverrar stéttar sem þeir eru“, var skrifað í Vísi og nefndist Alþýðubókasafn Reykjavíkur. Eitthvað hefur bæjarfulltrúanum Bjarna Benediktssyni – síðar forsætisráðherra – mislíkað þetta heiti því að á fundi bæjarráðs í júní 1935 leggur hann til að nafninu sé breytt í Bæjarbókasafn Reykjavíkur. Tillagan er samþykkt með þremur atkvæðum gegn tveimur og í bæjarstjórninni með átta atkvæðum gegn sex.

Í ársbyrjun 1962 verður þriðja nafnabreytingin þegar Bæjarbókasafn Reykjavíkur verður að Borgarbókasafni Reykjavíkur sem er þannig skilgetið afkvæmi hinnar umdeildu togarasölu árið 1917.



Matthias Ólafsson var
erindreki Fiskifelags
Íslands og alþingismaður
Vestur-Ísfirðinga.
Mynd: Af vef Alþingis



Þorsteinn Ingólfsson RE 170 við bryggju á Akureyri. Ekki aðeins greiddu Frakkar fyrir togarana í reiðufé heldur einnig með 6.000 smálestum af kolum og öðrum 4.000 af Miðjarðarhafssalti.

90%

minna freon

Við breytum eldri kælikerfum
í umhverfisvænar **kælilausnir**



Kæling

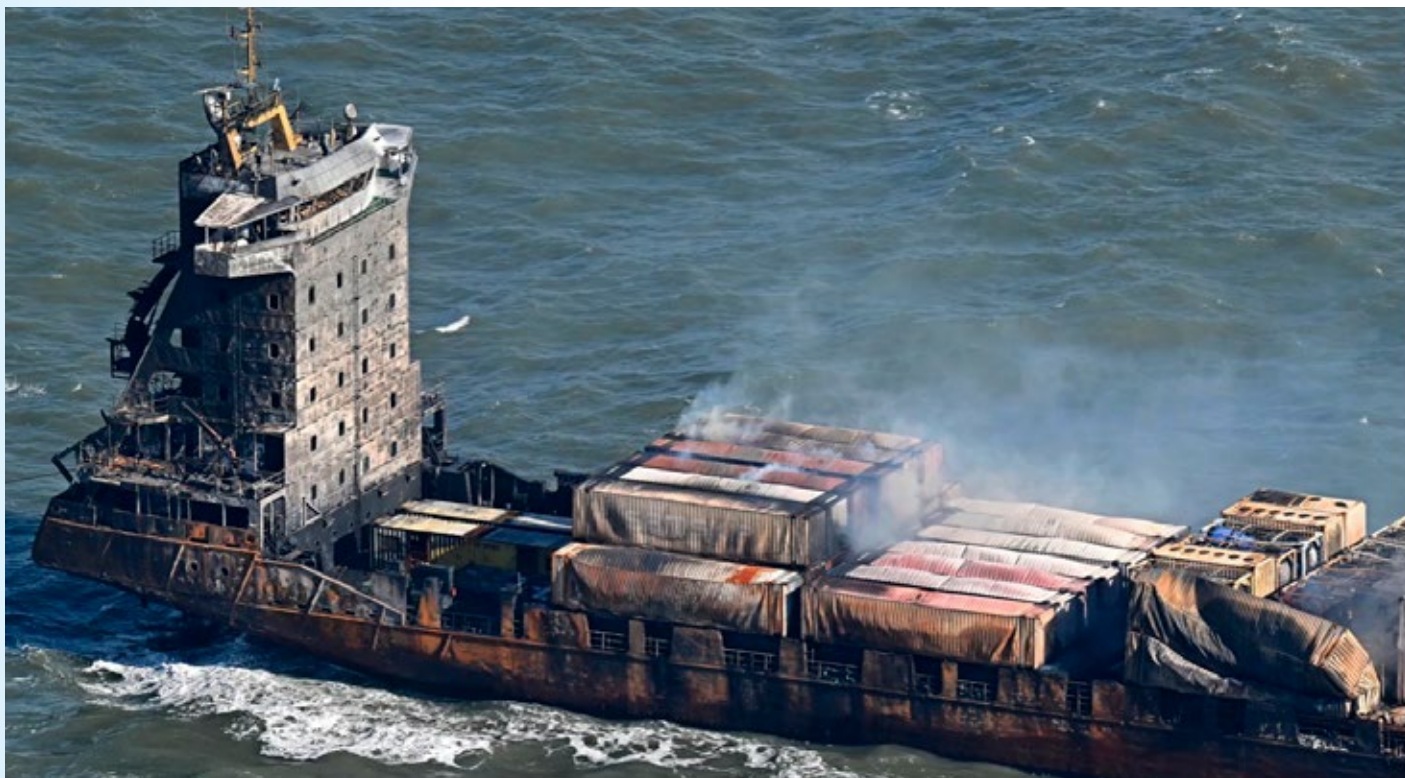


Vikurafli

cooling.is

Hilmar Snorrason skipstjóri

Utan úr heimi



Solong gjöreyðilagðist í kjölfar árekstursins sem kostaði eitt mannlíf. Ljósmynd: Internet

Yfirgefnar áhafnir

Undanfarin misseri hefur orðið veruleg aukning í því að olíuflutningaskip og önnur kaupskip séu yfirgefnar af eigendum sínum. Þróunin hefur vakið spurningar um ábyrgð, eftirlit og stöðu sjómanna í alþjóðlegum flutningum. Stýrimaður um borð í yfirgefnu olíuskipi utan landhelgi Kína lýsti stöðu sinni um borð þar sem áhöfnin hafði setið fóst mánuðum saman, án reglulegra launa og með síminnkandi vistir. „Matvæli voru af skornum skammti,“ og sagði hann. „Við vorum svangir og reiðir“. Skipið var lestað tæplega 750.000 tunnum af rússneskri hráolíu að verðmæti um 50 milljónir Bandaríkjadala. Alþjóðasamband flutningaverkamanna (ITF) tilkynnti í desember að skipið hefði verið yfirgefið eftir að áhöfnin greiddi frá því að hún hefði ekki fengið greidd laun í marga mánuði. ITF greip inn í málið og tryggði greiðslu vangodinna launa fram í desember og sá um að skipið fengi matvæli, vatn og aðrar nauðsynjar en þrátt fyrir það situr meirihluti áhafnar enn um borð, í alþjóðlegri lögsögu, án úrræða. Samkvæmt upp-

lýsingum ITF hefur yfirgefnu skipum fjölgað úr 20 árið 2016 í 410 árið 2025. Alls hafa 6.223 sjómenn orðið fyrir áhrifum af því. Þá sigldu 82% skipanna undir hentifánunum. ITF telur að svokallaðir „skuggaflotar“ eigi sinn þátt í þessari þróun. Þar er oft um að ræða eldri skip með óljóst eignarhald, vafasamt sjóhæfi, hugsanlega án trygginga og gerð út við aðstæður sem skapa bæði áhöfnunum og umhverfi verulega hættu.

Viðurkenning og fangelsisdómur

Áhöfn olíuflutningaskipsins Stena Immaculate fékk sérstaka viðurkenningu á síðasta ári, svokallaða Admiral of the Ocean Sea-verðlaun, eftir að gámaskipið Solong sigldi á skip þeirra í Norðursjó 10. mars 2025. Olíuskipið lá fyrir akkeri um 14 sjómílar norðaustur af Spurn Head við Humber-fljót þegar Solong sigldi á það á um 16 hnúta hraða. Við áreksturinn kom gat á farmtank með þeim afleiðingum að þotuelsneyti lak í sjóinn og eldur kviknaði um borð í báðum skipum. Þrátt fyrir erfiðar aðstæður tókst áhöfn Stena

Immaculate að ná tókum á eldinum, tryggja öryggi allra 23 skipverja og vernda meira en 220 þúsund tonn af eldsneyti. Einn skipverji á Solong, Mark Angelo Pernia frá Filippseyjum, er saknað en hann fannst aldrei.

Skipstjóri Solong, Vladimir Motin frá Rússlandi, var í byrjun febrúar sl. sakfelldur í Bretlandi fyrir stórkostlegt gáleysi sem leiddi til manndráps og fékk sex ára fangelsisdóm. Rannsókn leiddi í ljós að skipstjórinn var einn á stjórnþalli og hafði slökkt á vökustaurnum. Fyrir dómi viðurkenndi skipstjóri Solong að hann hefði brugðist of seint við og gert þau mistök að fara ekki tímanlega af sjálfstýringu yfir á handstýri. Solong brann í sex daga eftir áreksturinn og var skipið selt til niðurrifs í kjölfarið.

Eltingleikur á Atlantshafi

Óvenjulegur eltingaleikur átti sér stað á Atlantshafi þegar olíuflutningaskipið Bella Ivar elt af bandarísku strandgæslunni, grunað um að ætla að komast undan al-



Auknar kröfur hafa verið gerðar varðandi þegar gámar falla fyrir borð.

Þjóðlegum viðskiptaþvingunum á leið sinni til Venesúela. Í miðri eftirför tók málið óvænta stefnu því samkvæmt vesturænum miðlum neitaði áhöfnin að draga að húni fyrri þjóðfána skipsins. Þess í stað var rússneski fáninn málaður á bol skipsins og sent út kall þess efnis að skipið væri undir vernd Rússlands. Skömmu síðar fékk það nýtt nafn, Marinera, og var skráð í rússneska skipaskrá með Sotsjí sem heimahöfn. Moskva átti að hafa sent Washington diplómátíska orðsendingu og krafist þess að eftirförinni yrði hætt. Bandarísk yfirvöld héldu þó fast í sína stefnu sem var að þótt skip breytti þjóðfána eftir að stöðvunaraðgerð væri hafin gerði skipið ekki sjálfkrafa að löglegu rússnesku skipi. Í þeirra augum gat það enn talist ríkisfangslaust. Málið vakti þegar athygli hafréttarsérfræðinga. Hér mættust viðkvæm álitamál: framkvæmd þvingana, lögsaga fánaríkja og heimildir til að stöðva skip á úthafinu. Málinu lauk þannig að bandarískum yfirvöldum tókst að ná tökum á skipinu eftir langa og mikla eftirför yfir Atlantshafið og tóku skipið í stjórn sína grunað um að hafa reynt að komast undan refsiverðum viðskiptaþvingunum.

Gullni flotinn

Rétt fyrir jólin síðustu tilkynnti Donald Trump Bandaríkjaforseti um smíði nýrrar gerðar bandarískra orrustuskipa – skipagerð sem Bandaríkjamenn hafa ekki ráðist

í í nærri átta áratugi. Tilkynningin kom á óvæntum tíma, þar sem bandaríski sjóherinn hefur glímt við tafir og niðurskurð í langan tíma. „Ef þú tekur það stærsta, þá er það hundraðfalt öflugra,“ sagði Trump við kynningu verkefnisins. Hann sagði skipin verða 30–40 þúsund tonn eða meira að stærð. Að sjálfsgöðu á þessi nýja herskipagerð að vera kölluð Trump og eiga að verða burðarásar svonefndrar „Golden Fleet“ sem er ný flotastefna forsetans. Fyrst verða tvö skip smíðuð tafarlaust, síðan átta til viðbótar, með það að markmiði að flotinn nái 20–25 orrustuskipum til lengri tíma. Er þessum nýja skipaflokki lýst sem stærstu, banvænustu, fjölhæfustu og glæsilegustu herskipum á heimshöfunum. Þykir mörgum hernaðarsérfræðingum að þarna sé verið að fara aftur til ára seinni heimsstyrjaldar þegar stór beitiskip voru sterkustu herskipin en sérfræðingar segja að meiri þörf sé á minni og kvikari skipum enda séu tími beitiskipanna löngu liðinn. Tilkynningin kom þó á sama tíma og bandaríski sjóherinn hafði þurft að hætta við eða breyta ýmsum skipaverkefnum. Nýlega var hætt við fjórar Constellation freigátur eftir þriggja ára seinkun á afhendingu fyrsta skipsins. Þessi Trump skip sem áætlað er að verði 20 til 25 talsins eiga að vera 260 metra löng, 35 metra breið og með særymi upp á 35.000 tonn.

Smygl

Fjórir menn, þar á meðal yfirstýrimaður á gripaflutningaskipsi, eiga yfir höfði sér lífs-tíðarfangelsi eftir að áströlsk yfirvöld stöðvuðu umfangsmikið fíkniefnasmygl undan vesturströnd Ástralíu. Yfir 525 kíló af kókaíni fundust fljótandi í sjó um 30 kílómetra undan ströndinni þann 6. nóvember sl. Þakkarnir, sem voru bundnir við flotholt, voru metnir að götuverðmæti á um 170 milljónir ástralskra dala, jafnvirði um 110 milljóna Bandaríkjadala. Lögregla hafði þegar haft grun um að sigling skip á svæðinu væri grunsamleg þegar tilkynningar frá sjómönnum bárust um að þakkar væru á floti. Síðar sama dag náði lögregla Vestur-Ástralíu og ástralska alríkislögreglan efninu á land undan strönd Lancelin, um 125 kílómetrum norðan við Perth. Þótt yfirvöld hafi ekki birt nafn skipsins bentu fjölmiðlar til þess að um hafi verið að ræða 190 metra langt gripaflutningaskip, Al Kuwait, sem var á leið til Fremantle. Daginn eftir var 46 ára króatískur yfirstýrimaður skipsins ákærður fyrir tilraun til innflutnings á miklu magni fíkniefna en við leit um borð fundust blá flotholt og tóg sem sögð eru sambærileg þeim sem tengdust efninu. Við skoðun kom einnig í ljós að rekkverk höfðu verið fjarlægð og sett aftur á án fullnægjandi suðuvinnu ásamt því að eftirlitsmyndavél um borð hafði verið hulin á meðan meint losun fór fram. Þá voru jafnframt þrír ástralskir menn handteknir en þeir voru taldir



Trump hefur ákveðið að smíða 20 til 25 svona skip. Ljósmynd: Navy lookout.

hafa ítrekað reynt að sækja pakkana úr sjónum á bát sem þeir voru með. Málið fór að af stað þegar barst neyðarkall frá báti í vanda undan strönd Guilderton 3. nóvember. Þar fundust tveir menn frá Sydney á báti sem var að sökkva en lögregla varð tortryggin þegar frásagnir þeirra um ferðina stóðust ekki skoðun. Yfirvöld líta á málið sem hluta af vel skipulagðri alþjóðlegri glæpastarfsemi. Rannsókn stendur enn yfir á uppruna kókaínsins og tengslum skipverja og annarra aðila við skipulagðan glæpahring.

Aftur í Súez skurðinn

Eftir nær tveggja ára röskun á siglingum um Rauðahaf og Súez-skurð hafa skip frá tveimur stærstu gámaflutningafyrirtækjum heims snúið aftur á leiðina. Gámaskip Maersk sigldi nýlega um Bab el-Mandeb og áfram um skurðinn í fyrsta sinn frá árinu 2023 og skip frá CMA CGM hafa þegar fylgt í kjölfarið. Röskunin hófst þegar Hútar hóf árásir á kaupskip á Rauðahafi síðla árs 2023. Meira en 100 skip urðu fyrir árásum þar sem fjögur skip sukku og átta sjómenn létust. Flest flutningafyrirtæki beindu þá skipum sínum

suður fyrir Góðrarvonarhöfða, sem lengdi siglingatíma og hækkaði flutningsgjöld verulega. Umferð um Rauðahaf dróst saman um allt að 60%.

Eftir að vopnahlé náðist í október hefur dregið úr árásum og Súez-yfirvöld segja umferð fara vaxandi á ný. Þrátt fyrir það eru stríðsáhættutryggingar enn háar og óvissa ríkir. Endurkoma stóru gámaskipanna er því varfærin prófraun fyrir alþjóðlegar siglingar og lykilatriði fyrir Egyptaland, sem reiðir sig á tekjur af skurðinum.

Sjórán aukast

Alþjóðasjóránastofnunin (IMB) greinir frá fjölgun sjórána og vopnaðra rána á árinu 2025 þótt flest atvik séu flokkuð sem minni háttar. Samkvæmt ársskýrslu IMB voru skráð 137 atvik gegn skipum á árinu, samanborið við 116 árið 2024 og 120 árið 2023. Alls voru 121 skip yfirtekin, fjögur rænd, tvö skotið að og tíu árásir misheppnuðust. Þrátt fyrir að mörg tilvik séu talin minniháttar heldur ofbeldi gegn áhöfnum áfram. Á árinu 2025 voru 46 skipverjar teknir í gíslingu, 25 rænt og tíu ógnað. Fjórir slösuðust og þrír urðu fyrir líkamsárásum. Notkun skotvopna jókst

verulega eða í 42 tilvikum samanborið við 26 árið áður. Hnifar komu við sögu í 33 atvikum. Undan strönd Sómalíu voru fá atvik skráð en tvær árásir í nóvember áttu sér stað langt frá landi og sýndu að sjóræningjahópar hafa enn getu til aðgerða á úthafinu. Skjót viðbrögð herskipa og vel undirbúnað áhafnir komu þó í veg fyrir alvarlegri afleiðingar. Viðvarandi nærvera alþjóðlegra herskipaverndar virðist halda sjóránunum þar í skefjum. IMB leggur áherslu á að áframhaldandi samvinna ríkja og öflug viðvera á hættusvæðum sé lykilatriði til að tryggja öryggi alþjóðlegra sjóflutninga sem enn eru ein meginstöð heimsviðskipta.

Nýjar reglur

Um síðustu áramót tóku gildi breytingar á alþjóðasamningunum MARPOL og SOLAS um skyldubundna tilkynningu um gáma sem falla fyrir borð af skipum. Tilgangur þessara reglna er að bæta öryggi siglinga og draga úr hættu fyrir skip og umhverfi þegar gámar fara fyrir borð. Gámar sem falla fyrir borð geta skapað alvarlega siglingahættu auk þess sem þeir geta valdið mengun og tjóni á vistkerfum. Með



breytingunum er kveðið skýrar á um tilkynningarskyldu skipstjóra og ábyrgð fánaríkja. Í MARPOL-samninginn hefur verið bætt ákvæði þess efnis að þegar gámar tapast skuli tilkynning fara fram í samræmi við reglur SOLAS V/31 og V/32. Þar er mælt fyrir um að skipstjóri hvers skips sem verður fyrir slíku atviki skuli tafarlaust senda hættutilkynningu til skipa í nágrenninu, næsta strandríkis og fánaríkis skipsins. Fánaríkið ber síðan ábyrgð á að upplýsa Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO) um atvikið. Í breytingunum er einnig tilgreint hvaða upplýsingar skuli fylgja, þar á meðal staðsetning, fjöldi gáma sem tapast hafa og aðrar aðstæður sem geta haft áhrif á öryggi siglinga. Með þessu er stigið mikilvægt skref í átt að auknu gagnsæi og hraðari viðbrögðum þegar atvik verða enda eru gámar í sjó veruleg hættu fyrir alla skipaumferð.

Stærstir í Evrópu

Malta festi sig í sessi sem stærsta skipaskrá Evrópu með yfir 10.000 skráð skip í lok fyrsta ársfjórðungs síðasta árs. Samkvæmt samgönguráðuneyti landsins er malteska skipaskráin sú sjötta stærsta í heimi og sú

stærsta á heimsvísu þegar kemur að risa-snekkjum. Yfirvöld hyggjast nú einfalda og hraða skráningarferlum með innleiðingu stafræns kerfis. Frá 1. júní 2025 hóf Transport Malta að gefa út rafræn skirteini fyrir skip og snekkjur undir maltneskum fána. Að sögn samgönguráðherra er markmiðið að styrkja samkeppnisstöðu Möltu í alþjóðlegum siglingum þar sem skilvirkni og gagnsæi skipta sífellt meira máli. Forstjóri Transport Malta segir þetta framhald af rafrænni útgáfu sjóferðaskirteina sem hófst árið 2021. Hingað til hafa yfir 93.000 stafræn skjöl verið gefin út. Staða Möltu sem öflugrar siglingamiðstöðvar byggist á fleiri þáttum en skráningunni einni. Landið liggur miðsvæðis í Miðjarðarhafi og býr yfir náttúrulegum höfnum sem bjóða fjölbreytta þjónustu á sviði skipasmíða, viðhalds, viðgerða, olúttöku, birgðaðþjónustu og dráttar. Þá skipta skattalegir hvatar og aðgengi að Evrópu-sambandinu einnig miklu.

Lokaniðurstæða

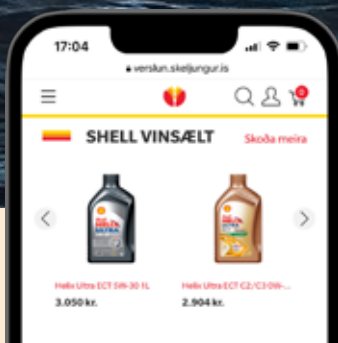
Enn og aftur hefur sjóslysið þegar ferjan Estonia fórst aðfaranótt 28. september 1994 á leið frá Tallinn til Stokkhólms ver-

ið á dagskrá. Af 989 um borð fórust 852 í einu mannskæðasta sjóslysi Evrópu á friðartímum. Nýrrar rannsóknar var krafist og nú hefur lokaskýrsla um slysið verið birt eftir margra ára endurmat og rannsóknir. Öryggisrannsóknaryfirvöld í Eistlandi, Finnlandi og Svíþjóð komust að þeirri niðurstöðu að skipið hafi farist vegna þess að stefni skipsins opnaðist. Nýtt skemmda-svæði á stjórnborðshlið hafi orðið til við snertingu við hafsbotn eftir að skipið sökk. Engin ástæða sé því til að endurupptaka rannsókn slyssins. Lokaskýrslan byggir á sex vettvangsskoðunum á flakinu, viðtölum við eftirlifendur, hermílikönnum og ítarlegri tæknigreiningu. Niðurstaðan er sú að læsingarkerfi stefnisins hafi gefið sig vegna álags frá öldum, þar sem öryggismörk burðarvirkisins reyndust ófullnægjandi miðað við raunverulegar aðstæður á hafi úti. Stefnið losnaði snemma í atburðarásinni og akstursbrúin opnaðist í kjölfarið sem leiddi til þess að sjór flæddi á bílapílfarið með afdrifaríkið afleiðingum. Með þessari niðurstöðu telja rannsóknaryfirvöld að orsök slyssins liggja fyrir og að ný gögn breyti ekki heildarmyndinni um atburðarásina.

Traustur félagi skipaþjónustunnar

Skipaþjónusta Skeljungs veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi.

Markmið Skeljungs hefur frá upphafi verið að sinna orkuþörf fyrirtækja og einstaklinga hratt og örugglega. Skipaþjónustan sinnir ráðgjöf, olíurannsóknum, gerð smurkorta og afgreiðslu eldsneytis í innlendum og erlendum höfnum. **Veldu traustan féлага í sjávarútvegi.**



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



Skeljungur