

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

2. tbl. 2026 · 87. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1.490



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



Traustur félagi skipaþjónustunnar

Skeljungur veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi

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



Skeljungur

Sjómanna dagurinn var fyrst haldinn hátíðlegur þann 6. júní 1938, hann minnir okkur á hver við erum sem þjóð. Dagurinn minnir okkur á að saga Íslands er ekki aðeins bundin landi heldur ekki síður sjónum, þeim vettvangi þar sem kynslóðir sjómanna hafa aflað verðmæta, byggt upp samfélög og skapað undirstöður þeirrar velferðar sem við búum við í dag. Það er því bæði eðlilegt og rétt að nota þennan dag til að færa sjómönnum og fjölskyldum þeirra þakkir. Á bak við hverja heimkomu skipanna okkar, hverja veiðiferð og hvert framfaraskref í greininni standa konur og karlar sem sinna störfum sem krefjast þekkingar, úthalds, festu og ábyrgðar. Sjómennska er ekki aðeins vinna, hún er lífsreynsla, fagmennska og samfélagslegt hlutverk sem á skilið virðingu.

Sjávarútvegurinn

Íslenskur sjávarútvegur stendur í dag á sterkum grunn. Þar fer saman reynsla sjómanna, þekking skipstjórnarmanna, fagmennska áhafna, framsækni útgerða og öflug þróun í tækni, öryggismálum og nýtingu aflans. Á Íslandi höfum við byggt upp öflugan sjávarútveg sem hefur skapað mikil verðmæti og gert íslensku samfélagi kleift að standa sterkar en ella. Neikvæð umræða og ágreiningur er oft ósanngjörn og skemmir fyrir, mikilvægt er að lagaumhverfi og reglur séu skýrar, þannig að við getum talað um sjávarútveg af þekkingu, sanngirni og stolti. Sjávarútvegur er ekki aðeins tala í þjóðhagsreikningum heldur lífandi veruleiki þúsunda fjölskyldna um land allt. Hann byggir á því að þjóðinni beri gæfa til að umgangast auðlindina af ábyrgð og með langtímasjónarmið að leiðarljósi. Á sama tíma verðum við að gæta þess að ákvarðanir um framtíð greinarinnar séu teknar af festu og með skýra hagsmuni Íslands að leiðarljósi.

Evrópusambandið

Það er nauðsynlegt að við Íslendingar fylgjumst vel með umræðu um fyrirhugaða umsókn Íslands að Evrópusambandinu. Samstarf við Evrópuríki er mikilvægt og Ísland hefur átt í nánú samstarfi við Evrópusambandið á sviði sjávarútvegs og málefna hafsins, meðal annars um sjálfbærar fiskveiðar, vísindarannsóknir og stjórnun sameiginlegra stofna og verndun hafsins. En þegar rætt er um mögulega aðild þarf umræðan að vera skýr og heiðarleg. Fyrir okkur Íslendinga skiptir mestu máli að yfirráð yfir auðlindinni, aðgangur að henni og forræði yfir ráðstöfun hennar verði ekki gert að samningsatriði sem fjarlægist íslenskan veruleika. Auðlindin í hafinu er hornsteinn sjálfstæðrar afkomu þjóðarinnar og hún er jafnframt grundvöllur starfa sjómanna, útgerðar og fiskvinnslu. Þess vegna verða hagsmunir Íslands að vera skýrir frá upphafi og engin óvissa má ríkja um að réttur

þjóðarinnar til að stýra nýtingu eigin auðlinda sé varinn af fullri alvöru. Um leið þarf að huga að stöðu sjómanna innan vinnurmarkaðarinnar. Kjarasamningar okkar eru ekki aukatriði heldur undirstaða réttinda okkar, fyrirsjáanleika og friðar á vinnurmarkaði. Kjör okkar sjómanna á fiskiskipum byggjast á kjarasamningum, sem eiga sér langa sögu, hlutaskiptakerfi þar sem aflaverðmæti er skipt á milli útgerðar og áhafnar í ákveðnum hlutföllum. Þetta launakerfi tryggir að hámarksafköst nást út úr búnaði skips og áhafnar, launakerfið tekur mið af sérstökum aðstæðum starfa á sjó. Ekki er nóg að vel afflist, heldur þarf fiskverð að vera gagnsætt, þar gegnir Verðlagsstofa skiptaverðs lykilhlutverki að fylgjast með að fiskverð sé rétt í samræmi við ákvæði kjarasamninga. Efla þarf Verðlagsstofu skiptaverðs og tryggja að hún hafi öll gögn til að traust og gagnsæi sé um fiskverð. Umgjörðinni má ekki raska með þeim hætti að réttindi sjómanna veikist eða sammingsstaða þeirra verði óljós. Sama gildir um mönnun skipa og öryggi á sjó, góður árangur byggir á góðum stjórnendum, góðu skipi, hæfni áhafna, góðum liðsanda, skýrum reglum, menntun og reynslu. Lög og reglur um mönnun skipa þurfa að tryggja að skip sé ávallt rétt mannað miðað við verkefni sem það sinnir. Við eigum ekki að stíga skref inn í nýtt umhverfi Evrópusambandsins, nema fullvissa sé fyrir því að það styrki en veiki ekki öryggi og kjör þeirra sem starfa á sjó og í sjávarútvegi almenn.

Stöndum saman

Sjómanna dagurinn er ekki aðeins dagur minninga og þakklætis, heldur líka dagur meðvitaðrar umræðu um framtíðina. Við eigum að vera stolt af íslenskum sjávarútvegi og þeim árangri sem náðst hefur. Við eigum að standa með sjómönnum, verja rétt þeirra, efla öryggi þeirra og tryggja að rödd þeirra heyrst þegar stórar ákvarðanir eru teknar. Framtíð greinarinnar verður ekki tryggð með óvissu eða hálfum svörum, heldur með skýrri sýn, ábyrgri stefnu og virðingu fyrir þeim sem halda þjóðarskútunni gangandi á hverjum degi. Í tilefni Sjómanna dagsins er því full ástæða til að þakka sjómönnum fyrir þeirra ómetanlega framlag, en jafnframt minna á að hagsmunir þeirra og hagsmunir þjóðarinnar fara saman. Stöndum saman, verndum auðlindir Íslands, styrkjum kjör okkar, höfum hugrekki til að tala með stolti um grein sem er ein af meginstöðum Íslands. Það er besta kveðjan til sjómanna á þeirra degi.

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

Árni Sverrisson



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

Forsíðumynd: Nýjasta skip flotans, Ásgrímur Halldórsson SF-250.

Efnis- yfirlit

- 4 Kallinn í brúnni er Guðmundur Þ. Jónsson.
- 8 „Svakalega brá mér Steini.“ Þorsteinn H. Gunnarsson rifjar upp sjómennsku sína á M/S Öskju, Ísborginni og Lofti Baldvinsyni EA.
- 12 Hvers vegna unnum við þorskastríðin? Guðni Th. Jóhannesson svarar þeirri spurningu.
- 16 „Skipið var nefnt Hrönn.“ Helgi Laxdal heldur áfram samantekt um íslenska skuttogara.
- 26 Krossgátan er á sínum stað.
- 28 Ljósmyndakeppni Sjómanna 2026.
- 30 Skuggaflotinn. Hilmar Snorrason segir okkur fréttir utan úr heimi.
- 33 Lausn krossgátu.
- 34 „Einkum fannst mér til um hæfileika skipstjórans.“ Heiðar Kristinsson segir af Júlíusi skipstjóra og Goðafossi. Sjötti hluti.
- 40 Norðurlandljósmyndakeppni sjómanna 2026. Halldór Jóhannesson, skipstjóri á Rífsnesi, hreppti heiðursverðlaun.
- 44 „Ég fékk líf.“ Valdimar Jóhannesson var á Leifi Eiríkssyni RE þegar hann fórst sumarið 1963.

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

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

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

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

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

Ritnefnd: Árni Sverrisson, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Umbrot: Leturstofan / Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómanna blaðsins Víkings:

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

Sjómanna blaðið Vikingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231

ECDIS

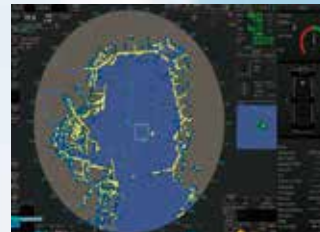
Electronic Chart Display and Information System



ECDIS



Leiðsöguskjámynd



Radar

ECDIS eða Electronic Chart Display and Information System er sjálfstæður siglinga-búnaður sem meðal annars gerir pappírskort óþörf. Í ECDIS eru lögleg rafræn sjókort sem uppfylla alla nauðsynlega staðla og eru IMO viðurkennd. Kortin er hægt að fá í áskrift og með því að uppfæra þau reglulega eru þau alltaf eins nákvæm og völ er á.

Hægt er að kalla ýmiskonar skjámyndir fram á tækinu t.d. ratsjármynd eingöngu eða ratsjármynd yfir kortið. Þá má fá ECDIS kortið inn á FAR 3000 ratsjana. Einnig er hægt að kalla fram svokallaða leiðsöguskjámynd (Conning display) sem sýnir ýmisskonar upplýsingar sem sendar eru inn á tækið frá öðrum búnaði. Margskonar viðvaranir eru í ECDIS.

Gert er ráð fyrir því að djúprista skipsins sé skráð inn í búnaðinn. Ef sett er út leið yfir sker eða grynningar sem eru á minna dýpi en djúpristan, gefur ECDIS út viðvörðun og heimilar ekki þessa siglingaleið. Einnig gefur ECDIS út viðvörðun ef stefnulína gefur til kynna að grynna vatn sé fyrir stafni. Hérna er því um gríðarlegt öryggistæki að ræða.



PRIMAR

Operated by the Norwegian Hydrographic Service

Primar, í samstarfi við sjómælingastofnanir landa, hefur m.a. það hlutverk að framleiða lögleg rafræn sjókort (ENC) og dreifa þeim til notenda ECDIS búnaðar um net umboðsfyrirtækja í heimsálfunum. Brimrún er eitt þeirra umboðsfyrirtækja. Gögnin sem ENC sjókortin byggja á eru yfirfarin af Primar til að tryggja áreiðanleika og lögmæti ENC sjókortanna og að þau standist þá staðla sem IMO (International Maritime Organization) og IHO (International Hydrographic Organization) setja.



FMD-3100



FMD-3200



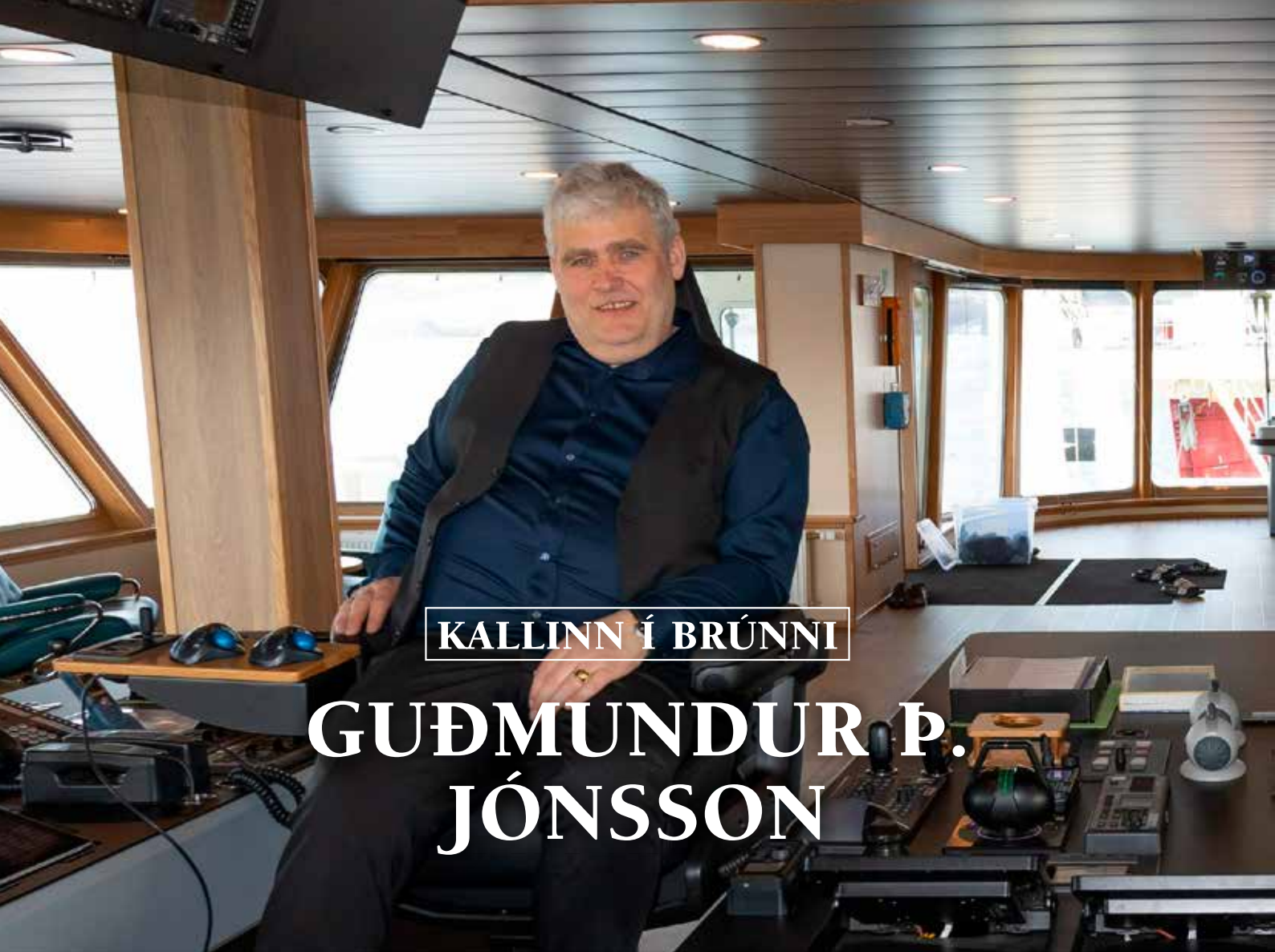
FMD-3005

Brimrún

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

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611



KALLINN Í BRÚNNI

GUÐMUNDUR P. JÓNSSON

Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Guðmundur P. Jónsson, fæddur 19. desember árið 1960 í Bolungarvík.

Maki: Vigdís E. Hjaltadóttir.

Börn: Börnin eru fjögur; Guðrún Jóna, Heiðmar, Hjalti Jón og yngst er Heiðrún.

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

Eins og svo margir heima í Bolungarvík fór ég tiltölulega ungur á sjóinn. Fimmtán ára gamall munstraði ég mig á Inga ÍS 148, 15 tonn bát. Ég var 19 ára þegar ég fór í Sjómannaskólann, sem sagt 1979.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

Um vorið 1981 í Vestmannaeyjum.

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

Ég hef nú verið á þeim nokkrum í gegnum tíðina. Byrjaði eins og áður sagði á Inga ÍS. Síðan fór ég á tappatogarann Guðmund Péturs ÍS 1. Þar á eftir var ég á Brimnesi ÍS, Heiðrúnu ÍS 4, og svo Sléttanesi ÍS 808. Síðan lá leiðin norður og fyrsta skipið þar var Margrét EA 710, sem Samherji gerði út. Síðan var ég á Hjalteyrinni EA 310, þá Baldvin Þorsteinssyni EA 10, svo Vilhelm Þorsteins-

syni EA 11 og aftur á Baldvin Þorsteinsyni. Og Vilhelm Þorsteinssyni, gamla. Síðustu árin hef ég svo verið skipstjóri á nýja Vilhelm Þorsteinssyni eða frá 2021 er skipið kom nýtt til landsins.

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

Ég er svo heppinn að vera á glæsilegasta skipi íslenska flotans, Vilhelm Þorsteinssyni EA 11.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Þeir eru nú nokkrir eftirminnilegir, þegar maður spólar til baka yfir alla þessa áratugi. Ég ætla þó að nefna sérstaklega tvo; Einar Hálfánarson og föður minn, Jón Eggert Sigurgeirsson. Þeir félagar voru skipstjórar á Heiðrúnu ÍS, báðir farsælir stjórnendur og góðir sjómenn í alla staði.

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

Þeir eru margir skemmtilegir og eftirminnilegir, líklega er best að nefna engin nöfn í þessu sambandi. Ef við hlustum á texta sjómanna laga kemur svo vel í ljós að sjómennskan hefur á sér ævintýrablað. Sjómenn þurfa í störfum sínum að sýna sjálfstæði og siglu til að takast á við að-

stæður. Slíkt umhverfi mótar fólk og skapar marga skemmtilega einstaklinga. Ef til væri vísitala um skemmtilegt fólk eftir atvinnugreinum er ég nokk viss um að sjómenn skora ansi hátt í þeirri vísitölu.

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

Þarna vandast málið og vissara að tala varlega. Sjómennskan er hópvinna í grunninn, þar sem hver og einn þarf að vera klár á sínu hlutverki. Sýna ábyrgð og færni í starfi, svo sem í öryggismálum. Náðin er óhjákvæmileg og menn því fljótt að kynnast og ég hef verið afskaplega heppinn með skipsfélaga, fyrir það er ég þakklátur. Ef við drögum þetta saman er það sterk liðsheilid, ábyrgðarkennd og færni sem einkennir góðan sjómann. Sjómennska snýst nefnilega um meira en bara fiskveiðar.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;

-a- borða? Saltfiskur, með hömsum og góðum íslenskum kartöflum. Og náttúrulega í góðum félagsskap.

-b- veiða? - Síldin, hún getur verið ansi brellin en það er gaman að eiga við hana.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Steiktur þorskur er bestur, ekki nokkur spurning.

Uppáhalds mið og af hverju?

Á þessari stundu nefni ég Austfjarðamiðin á loðnuvertíð. Og á trollveiðum er svarið gamli góði Halinn.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Við vorum að sigla á Margréti EA til Þyskalands með fullt skip af afla. Á Norðursjó lentum við í aftakaveðri en vorum sem betur fer á lenti. Þessi sigling situr enn í mér og rifja hana stundum upp með sjálfum mér. Allt endaði sem betur fer farsællega.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Nei, það hef ég ekki gert. Oft hafa verið erfið veður en góðu heilli hef ég aldrei komist í hann krappan eins og sagt er.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Þetta svar getur verið ansi langt, ef út í það er farið. En stutta svarið er að siglingatölvurnar voru í raun bylting á margan hátt og nefni ég AIS tæknina í þessu sambandi. Á þessum árum sem ég hef verið á sjónum eru framfarirnar í raun ótrúlegar og hafa bætt öryggi sjómanna til mikilla muna og auðvitað veiðarnar.

Þin skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Ég er sannfærður um að kvótakerfið hefur í meginatriðum virkað vel fyrir þjóðarbúið. Kerfið hefur sannarlega skapað ótrúleg verðmæti fyrir samfélagið, enda horfa margar þjóðir til okkar með það í huga að fara svipaðar leiðir í fiskveiðistjórnun. Glemjum því ekki að fyrir upp-töku kerfisins var sjávarútvegur rekinn með miklu tapi, þrátt fyrir meiri afla og



Guðmundur með eiginkonu sinni, Vigdís E. Hjaltadóttur. Hérna eru þau á Evrópumóti í handbolta en bæði eru þau forfallnir aðdáendur „strákanna okkar.“

offjórðing var að sliga greinina. Í dag er íslenskur sjávarútvegur í fremstu röð á heimsvísu og það gerist ekki bara sí svona.

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

Ég ber virðingu fyrir fiskifræðingum og þeirra tillögum hverju sinni. Ábyrg umgengni um hafið er auðvitað forsenda þess að fiskistofnarnir við landið verði áfram nýttir með ábyrgum hætti og þess vegna þurfum við að stunda öflugar rannsóknir til að efla skilning okkar á ástandinu til framtíðar. Hitt er svo annað mál að Hafró mætti gjarnan vera í sem bestum samskiptum við sjómenn, sem flestir geta lagt lóð á vogarskálarnar í þessum efnum. Ég ber fulla virðingu fyrir fiskifræðingum, svo það sé undirstrikað.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?

Já, já, það held ég. Heiðmar er lögfræðingur hjá SFS og Hjalti er lögfræðingur hjá sjávarútvegsráðuneytinu. Við feðgarnir höfum því um ýmislegt að ræða þegar við hittumst og förum yfir málin. Guðrún Jóna er lögfræðingur hjá Eimskip, þannig að hún er ná tengd sjávarútvegi. Heiðrún kemur líka með óbeinum hætti að atvinnugreininni sem neringarfræðingur. Ég veit að hún ráðleggur folki að borða reglulega



Guðmundur fræðir nemendur við sjávarútvegsdeild Háskólans á Akureyri um borð í Vilhelm Þorsteinssyni.



Áhöfnin á Vilhelm, Guðmundur fremstur, þá Björn Björnsson, Jóhann Ólafsson, Ægir Þormar, Þórarinn Þórarinsson, Niels Benjamínsson, Kjartan Hjaltason og Agúst Bjarnason. Myndin var tekin 2023.

fisk, sem inniheldur mörg lífsnauðsynleg næringarefni, snefilefni og vítamín. Þegar stórfjölskyldan hittist eru málefni sjávarútvegsins rædd frá ýmsum hliðum og umræðurnar geta á köflum orðið ansi líflegar.

Að lokum fyrir tónlistaráhugamenn, bíófara og bókaorma:

Íslensk tónlist, ef ég ætti að nefna einhverja tvo segi ég Björgvin Halldórsson og hinn vestfirski Mugison.

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

Þessa stundina er það bókina Ég er á lífi eftir Óttar Sveinsson. Bókin segir frá sjómanni sem klukkustundum saman barðist fyrir lífi sínu í Noregshafinu og sömuleiðis kemur svo vel fram í bókinni hversu mikilvægar vel þjálfaðar þyrllu-sveitir eru fyrir sjómenn, fjölskyldur og aðstandendur þeirra.



Vilhelm Þorsteinsson EA 11 er glæsilegt skip í alla staði.



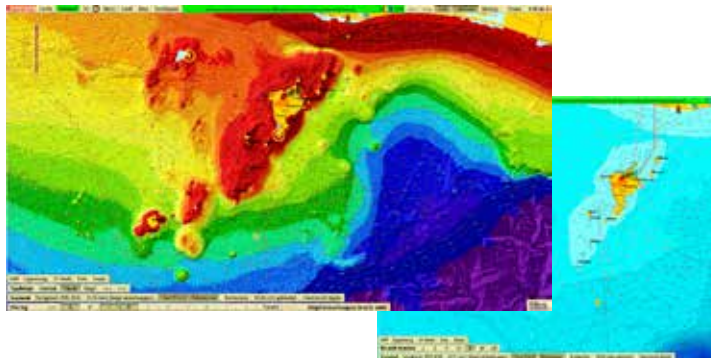
Guðmundur er hjátrúarfullur, líkt margir sjómenn.

Fallegir kvenhanskar og forlata hálsklútur liggja alltaf á sama stað í brúnni. „Ég trúi því að ég físki betur og okkur gangi betur á allan hátt ef ákveðnir hlutir eru á sínum stað,“ segir hann.

Ljósmynd: Skapti Hallgrímsson

HEILDARLAUSN í siglingatækjum

Olex – merki sem þú getur treyst!



OLEX 3D SIGLINGATÖLVA

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

TRANBERG®



TRANBERG LEITARKASTARAR

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

JOTRON



AIS SENDAR OG GMDSS NEYÐARBÚNAÐUR

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

JRC gæðatæki

– ekki sætta þig við annað!



JLR-41 GNSS/GPS KOMPÁS

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

SAILOR®
COBHAM



FREMSTIR Í FJARSKIPTUM

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

FLIR® Sjáðu...
á nóttu sem degi!



FLIR HITAMYNDAVÉLAR

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

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

SÓNAR

SJÓFERÐA ANNÁLL

ASKJA SUMARIÐ 1963

Ég var á Öskjunni sumarið 1963. Siglt var á ströndinni og farminum safnað saman sem svo var farið með til Englands, Írlands, Hollands og Þýskalands.

Lagt var á stað frá Reykjavíkurböfn 28. júní 1963. Siglt á ströndinni sem svo er kallað, það er í krummaskuðum eins og kerlingin sagði. Náð var í frakt sem var aðallega söltuð sild og síldar- og fiskimjöl sem átti að fara til Englands, Írlands meginlands Evrópu og til Danmerkur.

Um sumarið 1963 frá 28. júní til 18. september var ég á munstraður sem messí á flutningaskipinu M/S Öskju. Skipstjóri var Atli Helgason. Haukur, mágur minn, var annar stýrimaður. Siglt var norður Faxaflóa og Breiðafjörð og komið norður fyrir land, siglt fyrir Húnaflóa. Þar var eina sjóorustan háð sem hefur verið við Ísland, stefnan tekin á Seyðisfjörð og skipið fulllestað þar.

Látið var í haf og fyrsti viðkomustaður hin skoska Edinborg en þetta var fyrsti viðkomustaður minn á erlendri grund svo ég man vel eftir þessu. Það var nótt og ég man ekki hvað var verið að gera þarna, sennilega olía og kostur og einhver fragt. Þar komst maður í land og skoðaði borgina sem var mjög spennandi.

Eitthvað verslað. Ég keypti tvö skotapils, gaf annað skólasystur minni í Reykjaskóla. Pilsíð þótti sérlega flott, enda sjaldan sem þessi klæðnaður sást í sveitinni en allir vissu um þessa menningu Skota. Ég sá pilsíð svo 50 árum seinna og gekk ungur maður í því sem var sonur Ragnars í Haga. Ég var á hreppablóti og á Blönduósi og ætlaði að ærast af hlátri bókstaflega, hló mig máttlausan. Hafði ég verið á spjalli



„Ég var á Öskjunni sumarið 1963.“

við kunningja minn, Hauk á Röðli sem kallaði nú ekki allt ömmu sína í þeim efnum: „Hví hlærðu svona Þorsteinn?“

„Það er svo gaman hérna,“ svaraði ég og sagði honum frá þessu 50 ára gamla pilsí. Nú var stefnan tekin tekin á London. Ætlunin var að sigla í gegn um Kílaraskurð en klára England og meginlandið áður. Þá var farið til London. Þar komst ég í almennilegan verslunartúr. Verslaði á Oxford Street og sérstaklega keypti ég í Marks and Spencer. Þarna vorum við Halldóra systir mín í essinu okkar, nælonskyrtur, támjóa skó - þrenn þör, jakka, ekki með boðungum og duffelcoat. Allt var þetta sam-

kvæmt nýjustu tísku. Ég hafði aldrei átt svona fin fót og aldrei verslað í svona flottum verslunum. Mikið ævintýri fyrir sveitastrákinn.

Frá Englandi sigldum við til Írlands, til Dublin, og Cork. Í Dublin fórum við á írsku krá og drukkum Guinness björinn og sungum íslenska rútabílasöngva. Það var fjör í Skotunum og þeir komu með sín þjóðlög og sungu. Fragt var afgreidd á þessum stöðum.

Frá Írlandi sigldum við til Cardiff á Englandi, þaðan í gegnum Ermarsund til Amsterdam. Þar var tekin og losuð frakt. Við sigldum svo til Hamborgar, sigldum upp Elbu og svo niður aftur. Þar var skyndilega slegið af og bátur kom að skipinu og skipshafnar tollurinn hífður um borð. Það hafði verið pantað áður og áhöfnin fékk þetta afhent í Reykjavík. Tollurinn var þrjár flöskur af sterku og tveir kassar af björ, Tuborg. Þaðan héldum við áfram í gegnum Kílaraskurðinn. Það var mikil upplifun. Þar sáum við dásamlegar kýr á beit. Allar skjöldóttar og sællegar. Þetta var dýrðleg sjón en jafnframt sérstök fyrir sveitastrákinn að sjá allar kýrnar eins á litinn og töluvert stærri en þær íslensku. Þaðan sigldum við gegnum Eyrarsund og tókum stöðuna í Kaupmannahöfn og þaðan til Árhús, losað fiskimjöl og komum inn í Kattegat. Þá var þessu að verða lokið Frá Kattegat sigldum við til Skagerak, þar er Histharls sem var mikil löndunarstaður þegar Íslendingar fóru að veiða síld í Norðursjó. Þar kom Arnbjörn, bróðir oft



en hann var skipstjóri á báti frá Grindavík. Síðan tók Atlantshafið við og til Reykjavíkur. Þetta var skemmtileg reynsla góðir félagar og kokkurinn finn.

Á heimleiðinni fengum við slæmt í sjóinn við Færeyjar, hvasst og mikinn sjó, gríðarleg brot og skipið gekk lítið og bar sí og æ, verið að slá af til að verjast brotsjóum. Við komumst ekkert áfram. Skipstjórinn var hálf lasinn, en stóð sig eins og hetja með góða menn við hlið sér, stýrimann og háseta.

Ég held að við höfum dvalið við Færeyjar hátt í sólarhring. Þetta var erfitt, en hafðist loks að koma skipinu áfram. Það er mikil upplifun að sjá landið sitt í fyrsta skipti af sjó og greina Stóra-Dímon augum inn í landi.

ÍSBORGIN

8. JÚNÍ - 28. OKTÓBER 1965 REYKJAVÍK-LENINGRAD

Ég var munstraður á Ísborgina 8. júní 1965 og afmunstraður af henni 28. október 1965. Við sigldum frá Reykjavík út á Atlantshafið og þaðan í gegnum Kattégat til Kaupmannahafnar. Þar fór Haukur mágur minn, en hann var skipstjóri með mig í Tivolí. Þar var ýmislegt hægt að kaupa. Þaðan fórum við inn í Eyrarsund til Málmejar. Þá vorum við búnir að losa okkur við farminn, sildartunnur og sildarmél.

Þegar við vorum í Málmei rákumst við inn í verksmiðju sem var að vinna síldina sem var frá Íslandi. Við fengum leyfi til að skoða hana ásamt manni frá verksmiðjunni. Þar rákumst við á lofttæmingarvél. Þetta var ekki komið í notkun hjá okkur.



Þrátt fyrir oft á tíðum góðan afsla gekk úterð Ísborgarinnar skrykkjótt og að lokum var skipið bundið við bryggju með fleiri aflóga síðutogurum. Ísfirðingar kvöðdu skipið með visu sem byrjaði svo: Fögur komstu fánum skreytt / ferskum vonum búin. / Héðan ferðu ryðguð, reitt, / reisin og prýði rúin.



Ísborgin í erlendri höfn. Skipið var smíðað fyrir hlutafélagið Ísfirðing og var tuttugasti og fimmti nýsköpunartogari Íslendinga. Miðvikudaginn 5. maí 1948 fögnuðu Ísfirðingar skipinu með mikilli viðhöfn. Áhöfn togarans var mestmegnis skipuð Ísfirðingum en miklar vonir um bætt lífskjör bæjarbúa eru bundnar við þetta „stórvirka atvinnutæki“, sagði í Skutli, blaði bæjarbúa.

Svo voru reykt sildarflök sett í lofttæmdar umbúðir. Við Haukur töludum um hvers konar grasasnar við værum að vera ekki búnir að tileinka okkur þessi vinnubrögð, því verðmæta aukningin var vitaskuld mikil. Nú er allt vakum pakkað sem eykur geymsluþol sem gerir það að verkum að hægt er að hækka verðið. Haukur átti mjög góðan vin, Inga, sem starfaði hjá Sölumiðstöð hraðfrystihúsanna. Og tel ég að Haukur hafi komið þessari hugmynd til hans.

Núna veiðum við makríl sem væri gott að setja reyktan í svona umbúðir og er vafalaust hægt að reykja hann lausan, bara taka innan úr honum. Ég hygg að þeir séu farnir að vinna makríllinn svona og auðvitað síldina flakkaða og reykta.

Við sigldum síðan inn í Eystrasaltið og inn á Finnska flóann, inn til Leningrad í Rússlandi, eins og borgin hét þá, að lesta timbur. Leningrad heitir núna Pétursborg. Við þurftum að bíða í bugtinni í viku. Lögreglan var alltaf í varðstöðu á einhverjum hafnsögubátum. Ungt fólk reyndi að koma til okkar að sníkja eða kaupa vín og sælgæti. En oftast komu bátarnir og hirtu unga fólk og settu í land. Svona voru nú austan járntjalds löndin. Mátti ekki einu sinni versla með tyggjó.

Loks komust við að kæjanum og farið var að lesta. Þeir sem unnu við það voru oftast konur á miðjum aldri, stórar og ábúðarmiklar og duglegar. Skipin voru lestuð á þessum tíma á þann hátt sem var kallað að stúa. Þá var hvert borð

lagt ofan á hvort annað og þannig raðað saman. Lestunin kláruð og við höldum heim, Finnski flóinn, Eystrasalt og inn í Eyrarsund Kaupmannahöfn og inn í Kattégat. Þar lentum við í hættu. Þar var svartapoka. Þegar komið er út á mitt Kattégat, heyrum við eimpípuljóð og sjáum birtast stórt skip fyrir framan okkur. Árekstur virtist óhjákvæmilegur. Við vorum nokkra metra frá miðri stefnu skipsins sem þeytti eimpípuna. Ekki var hægt að víkja eins og siglingarlög mæla fyrir um, þá hefði orði árekstur og við fengið stóra skipið á miðja Ísborg. Með eldingar hraða stekkur Finnbogi á stýrið og rúllar því í bakborða, Ísborgin tekur



Það vakti mikla athygli þegar þremmingarnir Guðfinnur Þorbjörnsson vélfræðingur, Guðmundur Kristjánsson skipamiðlari og Bjarni Pálsson vélaumboðsmaður, keyptu skipið af Seðlabankanum og Stofnlánadeild og tóku að breyta því úr hefðbundnum síðutogara í flutningaskip. Verkið hófst sumarið 1962 en skipið fór ekki í sína fyrstu siglingu fyrr en í desember 1964. Morgunblaðið – og fleiri blöð – fluttu fréttina og Sjómannablaðið Víkingur tók Guðfinn Þorbjörnsson tali sem sagði að þrátt fyrir að breytingarnar á skipinu hefðu tekið lengri tíma en ráð var fyrir gert og þær farið fram úr kostnaðaráætlun þá væri „ekki vafamál að það væri grundvöllur fyrir því að breyta öllum okkar togurum frá 1947–51, eða þeim, sem lagt hefur verið upp, og lagt verður á næstu misserum.“



Ísborgin við bryggju í Agios Nikolos á Krit árið 1981. Maðurinn á bryggjunni er óþekktur. Ljós. Porkell Guðnason

krappan beygju á fullri ferð. Árekstri er afstýrt. Síðan segir hann: „Réttu hana af Steini og settu hana á strikið.“

Ísborgin réttir sig af, hún er í krappri beygju og leggst töluvert á hliðina. Það kom fát á okkur því ekki var slegið af. Ísborgin öslar öldurnar og tekur stefnuna norður á bóginn. Stóra skipið var týnt í þokunni, en sást í radar aðeins fyrir fram- an okkur og við vorum öruggir. Finnbogi hefur orð á því hvort áhöfnin hafi rumskað. Engin kom upp í brú. Finnbogi fer út á bátapílarið, minnugur Drangajökuls- slyssins en þar var hann 2. stýrimaður, og fer að aðgæta björgunarbáta og búnað, en sáfarendum er nauðsyn að hafa slíkt í lagi. „Svakalega brá mér Steini,“ segir hann, „Hvöldir í radarinn og er mikið létt. Ég var drullu hræddur, þokunni létti töluvert þegar við sigldum út úr Kattegat.

Fjölskylda mín hefur mátt þola mörg sjó- slyss. Pétursey var skotin niður 12. mars 1941 af þýskum kaþbáti. Allir um borð fórust, þeirra á meðal voru Þorsteinn Magnússon, móðurbróðir minn, og Hallgrímur Pétursson, en þeir voru systrasynir.

Vitaskipið Hermóður fórst í Reykjanes- röstinni 18. febrúar 1959. Þar fórst bróðir minn, Birgir Gunnarsson, 20 ára mat- sveinn ásamt allri áhöfn.

Drangajökull fórst 28. júní 1960 í Pentlin- um en þar var björgun allrar áhafnar og farþega. Um borð var systir mín, Halldóra Gunnarsdóttir, og eiginmaður hennar, Haukur Guðmundsson, skipstjóri.

Nú vorum við frelsaðir á leið heim. Við áttu gæfulega siglingu heim. Amen eftir efninu.

Loftur Baldvinsson EA 124 Vetrarvertíð 1966 frá Hafnarfirði að miðum undir Snæfellsjökli

Friðgeir Höskuldsson, frændi minn og vinur, benti mér á milli jóla og nýárs 1965-66 að það vantaði háseta á Loft Baldvins-

son á komandi vetrarvertíð. Mig vantaði vinnu og var á lausu og var munstraður háseti eftir áramótin en þá var farið að róa. Skipstjóri á Lofti Baldvinssyni var Gunnar Arason frá Dalvík. Ég var nú búinn að fá reynslu á sjönunum og hlakkaði til að takast á við þetta háseta starf.

Ég komst fljótlega að því að ég var kominn á góðan stað. Mér var vel tekið og ég gekk í störf ein og lagt var fyrir mig. Byrjaði við borðið þar sem fiskurinn var greiddur úr netunum. Menn voru með venjulega vinnuvettlinga við að greiða úr og virtust ekki finna til kulda. Þessu var alveg öfugt farið með mig, ég gat ekki unnið við þetta.

Reddaði stýri- maðurinn á dekki málun- um, setti á mig ullarvett- lina og belg- vettlinga. Það var náttúru- lega ekki hægt að greiða úr net- unum með þann búnað. Þá setti hann mig á spilið og það starf lá vel fyrir mér og var ég alla vertíðina þar. Það var auð- vitað erfitt en ég kláraði mig alveg á því.

Það var gaman að draga netin og þau voru oftast bunkuð af þorski. Ef fiskur féll úr netinu og fór aftur með skipinu, þá var kallinn kominn strax út á bátapílfa, með langan krókstjaka og náði alltaf fiskinum. Svo þarna var vel gengið um auðlindina og ekkert fór í súginn. Þegar búíð var að draga trossuna var hún lögð snyrtilega niður svo greiðlega gengi að leggja hana næst.

Það fyrsta sem ég var varaður við það var: „Þorsteinn, þú skalt passa þig á því að setja ekki fótinn í einhverja lykkjuna.“ Því þá færi ég í sjóinn. Ég hef gott auga fyrir hættem og aldrei lent í neinum slysum. Í messanum var alltaf komið rjúkandi kaffi og brauð með niðursneiddum banana ofan á. Alveg dúndrandi orka sem var í slíku brauðmeti. Auk þess var oftast borið fram bakkelsi og kruðerí. Og var svo alla vertíð- ina. Kokkurinn var virkilega góður. Kom stundum út á þilfar að hjálpa við störf. Næsta vers var fyrir skipstjóran að finna næstu trossu. Trossurnar voru með ljósi þannig að þær fundust fljótlega. Við höfð- um þann háttinn á að tveir komust undir matarborðið í einu og gátum hvílt okkur á meðan skipstjóri var að leita að næstu trossu. Skiptumst við á þessum hvildar- stað. Svo þegar slegið var af var það merki um að bauja væri fundin. Þá þutu tveir há- setar upp að ná baujunni upp á þilfar. Þá voru allir klárir á dekkið að fara að vinna að því að draga trossuna inn. Þessi þáttur að taka baujuna skiptist sjálfkrafa niður á áhöfnina, tveir og tveir í gengi. Það gerðist sjálfkrafa og var sjálfsprottið að engin sér- stök fyrirmæli voru gefin. Ég lenti með ákveðnum manni sem var harður af sér og ætlaðist til þess af öðrum, var Strandamað- ur eins og fleiri jaxlar í áhöfninni.

Það má segja að við höfum aflað mjög vel þarna á miðunum undir Snæfellsjökli. Hver trossa full af vænum þorski.

Það var nú lítið um frí þessa vertíð, maður gat skroppið einhvern tíma um helgi til að sjá vini og vandamenn. Þó gerðist það ein- hverju sinni að við fengum að fara á ball í Þórskaffi. Það var gaman, svo þegar komið var að síðasta dansi og einhver kominn



með dömu í fangið kom kall og allir drifn- ir út í leigubíla og skutlað suðri Hafnar- fjörð og út á sjó.

Skipstjóranum hefur sennilega þótt of mikil áhætta að missa áhöfnina eitthvað út í bæ á rall vitandi ekkert hvar menn voru staddir þegar honum kynni að þykja tíma- bært að hefja veiðar, sem var svo sem rétt hjá honum.



Við óskum sjómönnum til hamingju með daginn!

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

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

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

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

Kynntu þér málið nánar á gildi.is

HVERS VEGNA UNNUM VIÐ ÞORSKASTRÍÐIN?



Nú myndi Nelson flotaforingi snúa sér við í gróf sinni, kvörtuðu bresku togarakarlarinn þegar þeir hneyksluðust á frammistöðu breska flotans á Íslandsmiðum.

Um þessar mundir eru merk tímamót í þjóðarsögunni. Þriðjudaginn 1. júní 1976 hittust fulltrúar íslenskra og breskra stjórnvalda í Osló og sömdu um lok síðasta þorskastríðsins á Íslandsmiðum. Anthony Crosland, utanríkisráðherra Bretlands, sagði þá við starfsbræður sína héðan, Einar Agústsson utanríkisráðherra og Matthías Bjarnason sjávarútvegsráðherra, að þeir héldu heim sem hetjur en hann yrði að mæta togarajöxlum sem spyrðu foxillir hvers vegna flotaveldið forna þyrfti að lúffa fyrir vopnlausri smáþjóð.

Það er stóra spurningin. Áður en svara er leitað má spyrja hvers vegna Bretar streittust sífellt á móti í stað þess að sætta sig við orðinn hlut. Í grófum dráttum er hægt að benda á fimm meginþætti:

Prýstingur í hafnarborgunum Hull, Grimsby og Fleetwood á Englandi og Aberdeen í Skotlandi skipti máli. Þingmenn þessara staða vildu nær alltaf að hvergi yrði hvikað og útgerðarmenn höfðu sterk ítök, einkum í Íhaldsflokknum sem var við völd í öllum þorskastríðunum nema því síðasta.

Fordæmi hafði sitt að segja. Talið var að ef gefið væri eftir á Íslandsmiðum myndi víglínan líka breyta annars staðar. Þessi ótti hafði sömu áhrif annars staðar. Hvergi mætti hvika, betra væri að berjast gegn öllum breytingum.

Sú afstaða tengist þriðja útskýringarþættinum sem kalla má lögfestu. Breskir ráðamenn töldu sig alltaf hafa löginn á sínu bandi. Á

nítjándu öld og fram á þá næstu réðu Bretar lögum og lofum á höfum úti. Bretafríður ríkti þar, Pax Britannica, og þriggja mílna landhelgi festist í sessi. Allt of lengi reyndu valdhafar í Lundúnum að halda í þá meginreglu og ekki aðeins vegna fiskveiða heldur vildu þeir verja þann rétt að herskip mættu sigla frjáls um úthöfin og upp að ströndum annarra ríkja, um þröng sund ef því var að skipta.

Virðing tengist þessari ástæðu. Bretland var hernaðar- og flotaveldi frá fornu fari. Verja þurfti orðstír á Íslandsmiðum. Þegar breskir togarasjómenn kvörtuðu undan því í þorskastríðum að kapteinar á freigátum hennar hátignar stæðu sig ekki nógu vel í átökum við liðsmenn Landhelgisgæslunnar sögðu þeir gjarnan að nú myndi Nelson flotaforingi snúa sér við í gróf sinni.

Loks bjuggu Bretar einmitt yfir þeim mætti sem hægt var að beita. Þeir höfðu flota og til hvers var hann ef það mætti ekki senda hann á vettvang þegar sótt var að breskum þegnum á „hinu frjálsa hafi“? Þannig var gjarnan hugsað ytra.

Með þessum hætti verða útskýringarþættirnir fimm talsins og þegar ég skrifaði um þessi mál á ensku tókst mér að tala um „þéin“ fimm: pressure, precedence, principle, prestige og power þrýsting, fordæmi, lögfestu, orðstír og vald.

Fyrir á tíð hefðu þessi rök til þess að standa fast á sínu dugað Bretum til að hafa sitt fram. En sú varð ekki raunin í þorskastríðunum. Þeir urðu að láta undan síga vegna þess að tímarnir

voru breyttir, við Íslendingar höfðum vind í seglin. Enn er flókin saga einfölduð til hægðarauka en hér eru þeir meginþættir sem réðu því að við áttum í fullu tré við andstæðinga okkar og eflumst við hverja raun:

Ofveiði. Engum gat dulist að óheft sókn á Íslandsmiðum myndi leiða til hruns fiskistofna. Þegar þorskastríð áttunda áratugarins voru háð var skammt liðið frá því að Íslendingar, Norðmenn og Sovétmenn höfðu nær gerytt norsk-íslenska sildarstofninum. Vítin voru til að varast þau.

Tortryggni. „Við semjum ekki við Breta, við sigrum þá.“ Við upphaf fyrsta þorskastríðsins flutti Magnús Kjartansson, einn leiðtoga Alþýðubandalagsins, þessa herhvót á fjöldafundi í Reykjavík. Bretar fundu ætíð fyrir því að þeir sem harðast vildu ganga fram á Íslandi vildu helst ekki semja um eitt eða neitt. Þeir sem áttuðu sig á því að á alþjóðavettvangi þarf í það minnsta að hlusta á sjónarmið annarra voru gjarnan sakaðir um að bregðast íslenskum málstað.

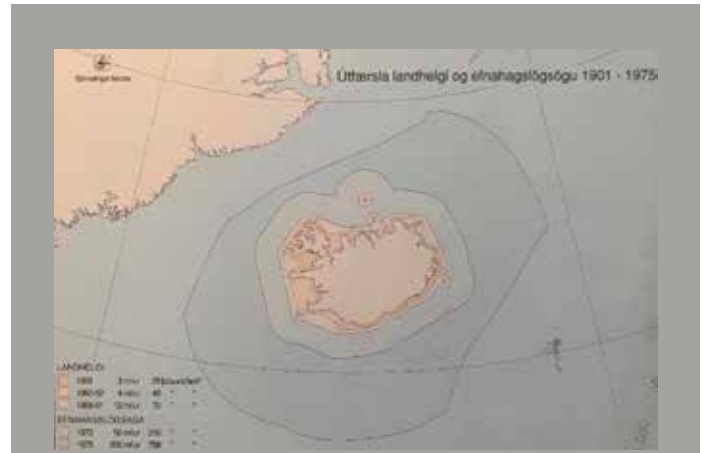
Hagsmunir. Fiskveiðar skiptu sköpum á Íslandi en voru örtilill þáttur þjóðarframleiðslunnar ytra. Staðfesta Íslendinga var þess vegna mun meiri. Þorskastríðin voru mál málanna hér en um svo margt annað var að hugsa í Bretlandi.

Samúð. Viða um heim höfðu bæði valdhafar og almenningur samúð með „litla Íslandi“ sem ætti í baráttu við flotaveldi og vígdreka þess. Íslendingar höfðu yfirleitt betur í „orðastríðinu“ eins og Helgi Ágústsson sendiherra kallaði áróðursbaráttuna.

Kalt stríð. Hernaðarmikilvægi Íslands var ómetanlegt. Vonlaust var fyrir Breta að beita öllu afli gegn bandalagsþjóð í NATO sem var miðja vegu milli austurs og vesturs á Atlantshafi, dýrmætur hlekkur í GIUK-varnarkeðjunni (Greenland-Iceland-United Kingdom). Íslenskir valdhafar vissu af stöðu mála og Bretar sömuleiðis.

Hafréttur. Við Íslendingar hefðum aldrei haft okkar fram ef alþjóðalög hefðu ekki þróast okkur í vil. Okkur hefur hætt til að horfa ögn framhjá þróun hafréttar en ýkja aðeins um leið áhrif okkar á hann. Vissulega voru þau þó nokkur. Íslendingar lögðu til að laganefnd Sameinuðu þjóðanna tæki hafréttarmál til umfjöllunar skömmu eftir seinni heimsstyrjöld og Íslendingar voru fyrstir til að færa út í 12, 50 og 200 mílur á Norður-Atlantshafi. Þetta eru þó aðeins stöku stíklar í þærri sögu. Hafréttarráðstefna hafði verið haldin fyrir stríð og sá þráður hefði alltaf verið tekinn upp aftur. Hér voru sett landgrunnslæg árið 1948. Þar var kveðið á um rétt Íslands til auðlinda umhverfis landið en þetta var ekki einstakt skref. Þremur árum fyrr höfðu bandarísk stjórnvöld rutt brautina og um svipað leyti lýsti mörg ríki Rómönsku-Ameríku yfir einhvers konar tilkalli til 200 mílna lögsögu. Og þegar við færðum lögsöguna úr þremur mílum í fjórum og lokuðum flóum og fjórðum nutum við forystu Norðmanna í þeim efnun. Þegar ákveðið var hér að færa út í 200 mílur lá ljóst fyrir að Bandaríkjamenn og Kanadamenn myndu senn eigna sér þannig lögsögu og margir fleiri, meira að segja Efnahagsbandalag Evrópu með Bretland innanborðs. Í því ljósi verður skammsýni Breta í þeim átökum alveg skelfileg.

Klippurnar. Loks var vígstaðan á miðunum okkur hagstæð. Freigátur voru ekki gerðar til að sinna fiskverndarstörfum í norðurhófum og forsvarsmönnum breska sjóhersins var ætíð meinilla við þann atbeina allan. Í fyrsta þorskastríðinu 1958-1961 gátu Bretar komist upp með að veiða í hölfum undir herskipavernd en slík útgerð gat aldrei gengið til lengdar. Í átökum áttunda áratugarins breyttu togvirklippurnar stöðunni algerlega. Unnt var að hindra veiðar með því einu að vera á vettvangi og sigla svo upp að togurum með klippurnar úti og skera á togvira. Illmögulegt var að verjast atlögu varðskipanna nema með því að láta hart mæta hörðu og stefna mannlífum í voða. Skipherrar og aðrir liðsmenn Landhelgisgæslunnar eiga því hrós skilið fyrir sinn



Árið 1958 var lögsagan svo færð út í 12 mílur og þá svörðu Bretar með því að senda herskip á miðin. Þremur árum síðar féllust þeir á orðinn hlut en sömdu við þáverandi ríkisstjórn Sjálfstæðisflokks og Alþýðuflokks að kæmi til frekari ágreinings um útfærslu mætti skjóta honum til Alþjóðadómstólsins í Haag. Sams konar samningur var gerður við Vestur-Þýskaland. Árið 1971 komst ríkisstjórn Framsóknarflokks, Alþýðubandalags og Samtaka frjálslyndra og vinstri manna til valda og færði lögsöguna ári síðar einhliða út í 50 mílur. Kröfum um málskot til dómstólsins var hafnað og um síðir ösluðu freigátur aftur á Íslandsmið auk öflugra dráttarbáta. Kom þá til árekstra á miðunum og varðskipismaður lést, fékk raflost þegar hann var að gera við skemmdir og alda reið yfir borðstokk. Haustið 1973 var samið um tveggja ára stundarfrið við Breta og tveimur árum síðar var samið á svipuðum nótum við Vestur-Þjóðverja. Í millitiðinni hafði Alþjóðadómstóllinn kveðið upp dóm, Bretum og Vestur-Þjóðverjum í hag, en það breytti engu.

Þá var aðeins lokaskrefið eftir. Í kosningum 1971 höfðu Sjálfstæðismenn verið varkárir og hikandi í landhelgis-málum, vildu virða samningana við Breta og Vestur-Þjóðverja og biða byrjar frekar en að grípa til einhliða aðgerða. Í allri sögu landhelgismálsins var varkærni hins vegar einatt líkt við lydduskap. Í kosningunum 1974 ventu Sjálfstæðismenn því kvæði sínu í kross og kröfðust einhliða útfærslu í 200 mílur við fyrstu hentugleika. Geir Hallgrímsson varð forsætisráðherra í stjórn með Framsóknarflokki og Haustið 1975 var lögsagan færð út í 200 mílur. Enn brugðust Bretar við með flotavernd og við tóku æsileg átök á miðunum. Mesta mildi var að mannskaði varð ekki eftir hörðustu ásiglingar freigátanna.

Samkvæmt samkomulaginu í júní 1976 fengu breskir togarar að vera við veiðar til 1. desember en hurfu þá á braut. Úr stjórnstöð Landhelgisgæslunnar við Seljavegin í Reykjavík var sögulegt skeyti sent til allra varðskipa á sjó: „Um leið og þessu 560 ára tímabili virðist nú lokið þá þökkum við ykkur öllum ánægjulega samvinnu á tímabilinu og segjum góða nótt.“ Vestur-Þýskir togarar máttu vera á Íslandsmiðum fram til 1977 og nokkrir Belgar sömuleiðis fram á þessa öld.

þátt í þorskastríðunum.

Rétt eins og með „péin“ fimm hefur mér tekist að láta hina íslensku þætti sem útskýra aðgerðir og afstöðu í landhelgismálinu, sjö samtals, hefjast á sama bókstaf. Ofveiði, tortryggni, hagsmunir, samúð, kalt stríð, hafréttur og klippur verða þá conservation, cynicism, commitment, compassion, cold war, code of law and cutters. Þá má í framhaldi segja í hálfkæringi að við höfum unnið Breta 7-5 og má þá um leið rifja upp að í júní 2026 er áratugur frá fræknum 2-1 sigri okkar á þeim á Evrópumótinu í knattspyrnu karla. Á forsetastóli nýtti ég hvert tækifæri til að minna breska



*Halldór B. Nellett hampar togaraviraklippunum skæðu sem voru um borð í togaranum Baldri sem þjónaði Gæslunni í 200 sjómílna stríðinu.
Ljós. Jón Páll Ásgeirsson*



Herskipið Mermaid skellir sér utan í Baldur.

VALD HINNA VEIKU

Porskastríðin eru fyrirtaks dæmi um takmörk hervalds í milliríkjadeilum. Stjórn málafræðingarnir Sverrir Steinson og Baldur Þórhallsson hafa rakið það í rannsóknum sínum og úti í heimi er stundum minnst á þessi átök í þessu samhengi. Snemma árs 1976 var James Callaghan utanríkisráðherra Breta og faraðist yfir því við Henry Kissinger, hinn bandaríska starfsbróður sinn, að Íslendingar skákuðu í skjóli þess að vera svo fáir og smáir og nýttu sér hernaðarmikilvægi Íslands auk þess í hörgul. Kissinger kunni stjórn mála sögu nítjándu aldar öðrum betur og vitnaði í þýska járnkanslarann Bismarck sem hafði sagt að stundum gætu smáiríki einmitt haft sitt fram vegna þess að völdugri ríki myndu sæta ámæli fyrir að beita valdi sínu. Bandaríkjamenn þurftu reyndar nær aldrei að minna Breta á þessa stöðu mála og vildu helst ekki taka afstöðu í átökum tveggja vína- og bandalagsríkja í Atlantshafsbandalaginu.

viðmælendur á þessar lyktir.

Eigi sagan öll að verða sögð verður hún samt flóknari, ekki í sama stíl og lýsing á kappleik þar sem við höldum með einum og finnum öðrum allt til foráttu. Satt er að varðskipsmenn stóðu í ströngu en stundum voru skipherrar full kappsamir á miðunum þegar skynsamlegra hefði verið að hafa hægt um sig og sjá hvort hagstæðar málamiðlanir gætu náðst í landi. Að sama skapi megum við ekki gleyma því að öllum þorskastríðunum lauk með einhvers konar samningum. Að vísu var samkomulagið sem gert var í Osló fyrir hálfri öld og við minnumst nú aðeins til mála-mynda. En Bretar voru sæmilega sáttir með lyktir hinna þorskastríðanna, 1961 og 1973. Þar segir það líka sína sögu að Lúðvík Jósepsson, leiðtogi Alþýðubandalagsins í landhelgismálum og skeleggastur allra stjórn mála manna á þeim vettvangi, fordæmdi það makk og þau svik sem þá voru framin að hans mati. Gleymum því ekki heldur að þjóðréttafræðingurinn Hans G. Andersen, forystumaður okkar á sviði hafréttarmála í allri þessari sögu, vildi alltaf ganga lengra í samkomulagsátt en stjórn mála-menn treystu sér til, oftar en ekki hræddir við almenningsálitid.

Frá þessu öllu greinir nánar í ritum mínum um landhelgismálið, meðal annars verki um útfærsluna í 50 mílur sem kemur út síðar á þessu ári og ber heitið Vald hinna veiku. Saga landhelgismálsins, 1971–1974. Ritun við næsta bindi er hafin og þar verður sjónum beint að útfærslunni í 200 mílur. Tillögur að heiti á þeirri bók eru vel þegnar!



Bretarnir horfa svektir á eftir trollinu sem büið er að klippa aftan úr togaranum.

HEILDARLAUSNIR Í UMBÚÐUM

KASSAR - POKAR - ÖSKJUR - PÖKKUNARVÉLAR

LÍMBÖND - MILLIARKIR - REKSTRARVÖRUR



samhentir.is



575 8000



Suðurhraun 4a, 210 Garðabæ



Samhentir

Helgi Laxdal

ÍSLENSKIR SKUTTOGARAR

Samantekt um alla skuttogara sem skráðir hafa verið í íslenska skipaskrá

IV. hluti

Fjórði hluti umfjöllunarinnar um skuttogara sem skráðir hafa verið í íslenska skipaskrá frá upphafi. Um er að ræða 13 skip, frá og með því þrítugasta og sjöunda, Hrönn RE-10, til og með Dagrúnu ÍS-9, sem var 49. skipið sem skráð var. 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 ymsu tagi þar verði skipin m.a. flokkuð eftir framleiðslulandi o.fl.



37

Hrönn RE-10

Þrítugasti og sjöundi skuttogarinn í eigu Íslendinga Hrönn RE-10, skrn, var skráður í íslenska skipaskrá 19. apríl 1974. Skipið er smíðað hjá Stocznia Im Komuny

Paryskiej í Gdynia í Póllandi árið 1974 fyrir Hrönn h/f í Reykjavík. Lengd 53,00m., breidd 11,30 m, dýpt, e.þ 7,30 m., brl. 742 knúinn 3000 hö Sulzer dieselvél.

Skipstjóri, Halldór Halldórsson og yfirvélstjóri, Einar Jóhannsson. Rekstur skipsins gekk frekar illa vegna stöðugra bilana á vélbúnaði þess. Á árinu 1975 eða ári eftir komu þess til landsins hafði það verið frá veiðum í 150 daga vegna bilana. Tekið af skrá árið 1988, selt til Panama og nefnt Pacific Star

Skipið var nefnt Hrönn, sem er fornt orð úr norrænni tungu og merkir „alda“ eða „brimalda“. Það er eitt af heiti sjáaldna í eddukvæðum og tengist oft náttúruöflum og sjó. Nafnið hefur sterka tengingu við sjómennsku og hafið, sem gerir það vinsælt sem skipsnafn. Nokkur önnur íslensk fiskiskip hafa borið Hrannar nafnið, en þau eru af mismunandi stærðum og gerðum og með ólíka sögu. Nafnið virðist hafa verið notað á bæði togara og báta.



38

Jón Vidalin ÁR-1.

Þrítugasti og áttundi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Jón Vidalin ÁR-1 skrn.1347, var skráður í íslenska skipaskrá 19. apríl 1974. Skipið var smíðað hjá Maritime de Axpte Bilbao Spáni fyrir Meitilinn h.f. Þorlákshöfn. Lengd 39,26 m., breidd 9,50 m., dýpt, e.þ. 6,50 m., brl. 450,21. 1700 hö. Bazan Man dieselvél. **Skipstjóri, Eðvald Eyjólfsson og yfirvélstjóri, Steinar Óskarsson. Tekinn af skrá 2016 og seldur til Íran.**

Skipið er nefnt eftir Jóni Vidalin sem fæddur var árið 1666 og var af fræðimönnum kominn. Af hans, Arngrímur lærði, nauðalþjóðlegrar virðingar fyrir fræðistörf sín.

Jón hóf nám í latínu sjö ára gamall og lauk námi við Skálholtsskóla sextán ára gamall – sem var einstakt afrek á þeim tíma.

Tvítugur að aldri stundaði hann frekara nám í Kaupmannahöfn þar sem hann hlaut viðurkenningu fyrir greind sína með orðasambandinu ingenio ad magna nato („fæddur með mikinn hug“).

Þekktastur fyrir Vidalinspostillu, safn prédikana sem gefin var út á árunum 1718 til 1720.





Til hamingju með daginn sjómenn!



39



Otur GK-5.

Þrítugasti og níundi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Otur GK-5 skrn. 1325 skráður í íslenska skipaskrá 22. apríl 1974. Skipið var smíðað hjá Maritime de Axpte Bilbao Spáni fyrir Portland h.f. Hafnarfirði.

Lengd 39,26 m., breidd 9,50 m., dýpt, e.þ. 6,50 m., brl. 450,00 knúinn 1700 hö. Bazan Man dieselvél. **Skipstjóri, Gunnar Auðunsson og yfirvélstjóri, Bjarni Jónsson.**



Skipið er trúlega nefnt eftir rándýrinu otri, einnig kallaður vatnaotur, sem er smávaxið rándýr af marðarætt sem lifir við ár og vötn í Evrópu og Asíu. Hann er aðlagður lífi í vatni, með sterkum sundfótum og loðinn feld sem ver hann gegn kulda. Fæða hans samanstendur aðallega af fiski, en hann étur einnig froska, krabba og smádyr.

Síðar eignaðist Útgerðarfélag Akureyringa skipið, kaupir það sennilega um 1995, og nefndi Stokksnes EA-410. Tekið af skrá í ágúst 1998, seldur til Namibíu.

40



Sigluvík SI-2.

Fertugasti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Sigluvík SI-2 skrn. 1349 skráður í íslenska skipaskrá 22. maí 1974. Skipið var smíðað hjá Astillros de Huelva á Spáni fyrir Þormóð Ramma h.f. Siglufirði. Lengd 39,26 m., breidd 9,50 m., dýpt, e.þ. 6,50 m., brl. 450,21 knúinn 1700 hö. Bazan Man dieselvél. **Skipstjóri, Hörður Hannesson og yfirvélstjóri, Ólafur Matthiasson. Tekið af skrá í júlí 2003, selt til Panama.**



Skipið var nefnt Sigluvík, sem er trúlega myndað úr heitunum Siglufjörður og Stálvík en eins og komið hefur fram eignaðist Þormóður Rammi árinu áður skuttogara sem nefndur var Stálvík eftir stöðinni þar sem hann var smíðaður. Í nafninu Sigluvík kemur því fram tenging bæði við Siglufjörð og við nafn togarans sem félagið átti fyrir.

Þegar á reynir – velur þú HD

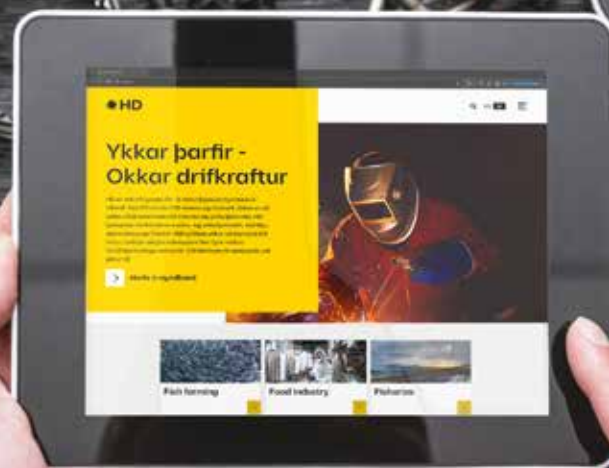
HD er traustur samstarfsaðili í stálsmíði,
vélbúnaði og tæknilausnum.

- › Renniverkstæði
- › Tjakkaverkstæði
- › Öll almenn stálsmíði
- › Sala á dælum, mótorum og iðnaðarbúnaði

Þar sem fagmennska, reynsla og lausnir fara saman



Til hamingju með daginn sjómenn!





Aðalvík KE-95.

Fertugasti og fyrsti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Aðalvík KE-95 skrn. 1348 skráður í íslenska skipaskrá 22. júní 1974. Skipið var smíðað hjá Maritime de Axpte Bilbao Spáni fyrir Hraðfrystihús Keflavíkur h.f. Keflavík. Lengd 39,26 m., breidd 9,50 m., dýpt, e.þ. 6,50 m., brl. 450,00, knúinn 1700 hö. Bazan Man dieselvél.

Skipstjóri, Markús Guðmundsson og yfirvélstjóri, Andrés Ólafsson.

Skipið virðist hafa skipt nokkuð oft um eigendur og borið eftirfarandi nöfn: Aðalvík KE-95, Drangey SK-1, Eyvindur Vopni NS-70, Óseyri ÍS-4, Skúmur GK-111 og RE-373, Helga II RE-373.

Tekið af skrá í september 2000, selt úr landi.



Samkvæmt minum heimildum er skipið nefnt eftir Aðalvík á Ströndum, sem er um 7 km breið vík yst (vestast) á Hornstrandakjálkanum. Þar voru forðum sjávarþorpin Látrar (120 íbúar 1920) og Sæból (80 íbúar 1900) en byggðin fór í eyði um miðja 20. öld. Síðustu ábúendur fluttu frá Látrum og Sæbóli 1952. Yfirleitt er talað um Sæból vestast, Miðvík og Látra austast. Á fjallinu Darra ofan við Aðalvík reistu Bretar herstöð sem enn má sjá leifar af, m.a. loftvarnabyssu, byggingar og veg. Vestan við Látra á Straumnesfjalli ráku Bandaríkjamenn radarstöð í nokkur ár á sjötta áratugnum sem enn má sjá leifar af. Þá var líka byggður flugvöllur innan við þorpið. Þoka

mun hafa hamlað því að hermenn kæmst að landi á Hornströndum. Jakobína Sigurðardóttir orti kvæðið Hugsað til Hornstranda gegn hernaðarbrólti þar:

Viða liggja „Verndaranna“ brautir.
Vart mun sagt um þá,
að þeir hafi óttast mennskar þrautir,
eða hvarflað frá,
þótt þeim enga auðnu muni hyggja
Íslandströllin forn,
Mér er sagt þeir ætli að endurbyggja
Aðalvík og Horn.



Guðsteinn GK-140.

Fertugasti og annar skuttogarinn í eigu Íslendinga Guðsteinn GK-140 skrn. 1369, var skráður í íslenska skipaskrá 8. ágúst 1974. Skipið er smíðað hjá Stocznia Im Komuny Paryskiej í Gdynia í Póllandi árið 1974 fyrir Samherja h.f. Grindavík c/o Bæjarútgerð Hafnarfjarðar. Lengd 53,00m., breidd 11,30 m., dýpt, e.þ. 7,30 m., brl. 742 knúinn 3000 hö Sulzer dieselvél.

Skipstjóri, Svavar Benediktsson og yfirvélstjóri, Ágúst Geirsson.

Skipið var gert út af Samherja h.f. Grindavík c/o Bæjarútgerð Hafnarfjarðar fyrstu árin eftir að það kom til landsins, trúlega fram undir 1980 en þá var því lagt í Hafnarfjarðarhöfn.



Skipið var nefnt eftir Guðsteini Einarssyni, hreppstjóra Grindavíkinga og framkvæmdastjóra Hraðfrystihúss Grindavíkur sem var einn eigenda skipsins í upphafi ásamt Hraðfrystihúsi Þor-

kötlustaða, Ísfélagi Hafnarfjarðar og Bæjarútgerð Hafnarfjarðar. Síðar urðu verulegar breytingar á eignarhaldinu.



Þeir frændur, Kristján Vilhelmsson, Þorsteinn Már Baldvinsson og Þorsteinn Vilhelmsson, kaupa nær allt hlutafé í Samherja á árinu 1983 sem fær þá heimilisfesti á Akureyri. Guðsteinn GK-140 kemur í fyrsta sinn til Akureyrar 1. maí 1983. Skipið var nefnt Akureyrin EA-10, sem var ekki nýtt skipsnafn á akureyrsku skipi, áður hafði Asgeir Pétursson, kaupmaður og útgerðarmaður á Akureyri gert út hákarla-

skipið Akureyrina sem hann eignaðist 1917, norskt tréskip smíðað 1898. Skipinu var strax breytt í frystitogara. Skipstjóri, Þorsteinn Vilhelmsson og yfirvélstjóri Kristján Vilhelmsson, sem eru bræður og voru báðir eigendur að skipinu ásamt frænda sínum Þorsteini Má Baldvinsyni, en feður þeirra voru bræður. Útgerð skipsins gekk mjög vel alveg frá upphafi en Samherji er í dag trúlega stærsta félag sinnar greinar hér á landi. Rétt er að geta þess hér að þeir frændur eiga ættir að rekja til hákarlaformanna sem gerðu út hákarlaskip við Eyjafjörð. Langafi þeirra var Vilhjálmur Þorsteinsson bóndi, útgerðarmaður og formaður frá Nesi í Grýtubakkahreppi og faðir hans og langa langafi þeirra frænda var Þorsteinn Jónsson, bóndi formaður og útgerðarmaður frá Grýtubakka í sömu sveit. Það sannast hér hið fornkvæðna „að sjaldnast fellur eplið langt frá eikinni“.

ER
TÖNVER NÁLEGUR AD
HUSTA A ÞIG?

Rás 16 er neyðarrás sjófarenda og alltaf opin.
Það að þú hlustir á hana getur skilið á milli lífs og dauða.

43



Sólberg ÓF-10.

Fertugasti og þriðji skuttogarinn í eigu Íslendinga, Sólberg ÓF-10, skrn. 1397 var skráður í íslenska skipaskrá 4. október 1974. Skipið er smíðað hjá S.I.C.C.N.A. Saint-Mal Frakklandi fyrir Sæberg h.f. Ólafsfirði. Lengd 42,90 m., breidd 10,32 m, dýpt, e.þ. 7,15 m., brl. 499,61, knúinn 1800 hö Crepelle SSN SR dieselvél. Við sameiningu Þormóðs Ramma og Sæbergs, 1977 varð skipið eign sameinaðs félags, skráð SI-12.

Skipstjóri, Björn Kjartansson og yfirvélstjóri, Steinar Kjartansson.

Tekið af skrá 2005 og selt til Uruguay.

Skipið var nefnt Sólberg, ekkert liggur fyrir um hvaðan það nafn kemur, hvort um var að ræða eldra skip með því nafni o.s.frv.

44



Kaldbakur EA-301.

Fertugasti og fjórði skuttogarinn í eigu Íslendinga, Kaldbakur EA-301, skrn. 1395 var skráður í íslenska skipaskrá 16. nóvember 1974. Skipið var smíðað hjá Astilleros Luzuriaga S.A. skipasmíðastöðinni í

Pasajes de San Juan í Baskalandi, fyrir Útgerðarfélag Akureyringa h.f. Lengd 59,00 m., breidd 11,60 m., dýpt, e.þ. 7,5 m., brl. 941,24, knúinn 2*1420 hö. Mak dieselvélum. **Skipstjóri, Sverrir Valdimarsson**

og yfirvélstjóri, Freysteinn Bjarnason.

Skipið var um tíma í eigu Brim h.f. og var sömuleiðis nefnt um tíma Sólbakur EA-1. Það var í rekstri í 44 ár. Tekið af skrá 2018 og fór í Brotajárn til Belgíu.



Skipið er nefnt eftir fyrsta togaranum í eigu félagsins, Kaldbaki EA-1, sem kom til Akureyrar 17. maí 1948, nefnt var eftir hinu tignarlega og fagra fjalli Kaldbaki sem er austan megin Eyjafjarðar og áður hefur verið fjallað um. Skipið var rúmlega 600 brl. að stærð með knúð 1000 ha gufuvél.

45



Suðurnes KE-12.

Fertugasti og fimmti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Suðurnes KE-12, skrn. 1407 var skráður í íslenska skipaskrá 27. nóvember 1974. Skipið var smíðað hjá A/S Storvik Mek Verksted Kristiansund Norgei, fyrir norska útgerð árið 1969. Kaupandi 1974, Útgerðarfélagið Suðurnes h.f.

Höfnum. Lengd 38,50 m., breidd 9,22 m., dýpt e.þ., 6,50 m., brl. 299, 94 knúinn 1500 hö Mak dieselvél. Keypt til Þórs hafnar á Langanesi 1976 og nefnt Fontur ÞH-255. Ríkissjóður eignast skipið upp úr 1978 og selur í framhaldinu Siglfirðingi h.f. Siglufirði skipið sem nefnir það, Sigl-

firðing SI-150. **Skipstjóri, Gunnar Hjálmarsson og yfirvélstjóri, Páll Karlsson.**

Tekið af skrá í ágúst 1998, selt úr landi.



Skipið var nefnt Suðurnes, eftir Suðurnesjum sem varð þess heimaslóð. Um líf og störf íbúanna á Suðurnesjum og alveg sér í lagi sjómanna sem sóttu sjóinn á bátsskeljum við

óblíðar aðstæður gerði Sigvaldi Kaldalóns lagið og kvæðið Suðurnesjamenn sem sungið hefur verið við hin ýmsu tækifæri í gegnum tíðina. Sigvaldi var héraðslæknir í Keflavík 1926-45 með búsetu í Grindavík.

Fertugasti og sjötti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Framtíðin KE-4, skrn. 1378 var skráður í íslenska skipaskrá 8. janúar 1975. Skipið var smíðað hjá A/S Storvik Mek Verksted Kristiansund Noregi fyrir norska útgerð árið 1970. Keypt af Fiskmiðlun Suðurnesja h.f. Keflavík á árinu 1974. Lengd, 40,00 m., breidd 9,00 m., dýpt, e.þ. 6.50 m., brl. 299, knúinn 1500 hö Mak dieselvél.

Við eigendaskipti var skipið nefnt Haukur GK-25, varð síðar GK-134. Tekið af skrá og selt úr landi í september 1991. **Skipstjóri, Jóhann Th. Þórðarson og yfirvélstjóri, Sverrir Ingólfsson.**

Skipið var nefnt Framtíðin, nafnið höfðar til nýrra tíma í Keflavík þar sem þar var útgerð skuttogara að hefjast sem leysti gömlu vertiðarbátana af hólmi, gátu skaffað frystihúsum landsins jafnara og betra hráefni, þar lá framtíðin hjá útgerðinni sem nafnið vísar til.

46



Framtíðin KE-4.

47



Runólfur SH-135.

Fertugasti og sjöundi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Runólfur SH-135 skrn. 1408, var skráður í íslenska skipaskrá 18. janúar 1975. Skipið var smíðað hjá Stálvík h.f. Garðahreppi, fyrir Guðmund Runólfsson h.f. Grundarfirði. Lengd 40,00 m., breidd 9,01 m., dýpt e.þ. 6,50 m., brl. 312,27, knúinn 1750 hö Wichmann dieselvél. **Skipstjóri, Axel Schiöth og yfirvélstjóri, Búi Steinn Jóhannsson.** Tekinn af skrá í maí 1998.

Skipið er systurskip Stálvíkur SI-1, nr. 23 í þessari umfjöllun.

Skipið er nefnt eftir Runólfi Guðmundssyni, föður Guðmundar Runólfssonar, stofnanda samnefndrar útgerðar í Grundarfirði. Fyrsta skipið sem bar nafnið Runólfur var smíðað árið 1947 og markaði upphaf útgerðarinnar sem hefur verið í eigu sömu fjölskyldu frá upphafi. Í dag eru þrjár kynslóðir tengdar rekstrinum. Fjögur skip í eigu fyrirtækisins hafa borið nafnið Runólfur til heiðurs föður Guðmundar, sem var bóndi í Grafarnesi í Eyrarsveit á Snæfellsnesi sem segir okkur að eplið fellur ekki alltaf nálægt eikinni.





Trausti ÍS-300.



Skipið var trúlega nefnt eftir báti eða bátum Ólafs Gissurarsonar frá Ósi í Bolungarvík sem var fæddur 15. mars 1834 í Selárdal í Suðureyrarhreppi og lést 18. júlí 1910 í Bolungarvík. Hann gerði út báta frá Verstöðinni Ósi og var virkur í sjávarútvegi á Vestfjörðum.

Fertugasti og áttundi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Trausti ÍS-300 skrn. 1393 var skráður í íslenska skipaskrá 25. febrúar 1975. Skipið er smíðað 1968 hjá Sterkoder Mek Verksted, Kristiansund Noregi. Keypt hingað af Páli Friðbertssyni Suðureyri. Lengd 38,00 m., breidd 9,17 m, dýpt 6,50 m., brl. 299, knúinn 1500 hö Deutz dieselvél.

Skipstjóri, Ólafur Ólafsson og yfirvélstjóri, Einar Ingólfsson.

Keyptur til Patreksfjarðar 1977 og nefndur Guðmundur í Tungu BA-214. Ísstöðin í Garði kaupir skipið 1981 og nefnir Sveinborg GK-70. Fer til Siglufjarðar 1985, fær skráningarfélags SI-70. Samherji kaupir skipið 1987 og nefnir Þorstein EA-610.

Skemmdist í ís í Reykjafjarðarál í apríl 1988 það mikið að skipið var ekki gert út eftir það. Tekið af skrá í október 1992.



Dagrún ÍS-9.

Fertugasti og níundi skuttogarinn í eigu Íslendinga Dagrún ÍS-9 Skr. 1410, var skráður í íslenska skipaskrá 1. apríl 1975. Skipið er smíðað hjá S.I.C.C.N.A. Saint-Mal Frakklandi fyrir Baldur h.f. Bolungarvík. Lengd 46,22m., breidd 10,32 m, dýpt 6,17 m., brl. 499,61, knúinn 1800 hö Crepelle SSN SR dieselvél. **Skipstjórar, Hávarður Olgeirsson og Vilhelm Anna-son, yfirvélstjóri, Kjartan Bjarnason.**

Skipið var nefnt Dagrún ÍS-9 í samræmi við hefðir útgerðarinnar þar um en fyrri skip útgerðarinnar báru flest nöfn sem enduðu á rún, samanber nöfnin Hafrún og Sólrún. Einnig hafði útgerðin áður átt skip með þessu nafni.

Ósvör h.f. Bolungarvík kaupir skipið 1995 óbreytt nafn og númer. Þorbjörn h.f. Grindavík eignast skipið um tíma og nefnir Ernir BA-29. Sjóvá Almennar eigandi um tíma. Arnarflutningar ehf. kaupa skipið 2002 og breyta í flutningaskip. Frakki ehf. Ísafirði kaupir skipið 2004 og breytir til fiskveiða, nefnt Ernir ÍS-710. Tekið af skrá 2005 og selt til Úrugvæ Suður Ameríku.

Leiðrétting, síðasta blað:

Skip nr. 24 Framnes ÍS-708, skipstjóri sagður vera Hákon Sigtryggsson. Hið rétta er Auðunn Auðunsson. Yfirvélstjóri sagður Ólafur Jónsson. Hið rétta er Einar Gunnarsson.

Skip nr. 28 Björgvin EA-311, skipstjóri sagður vera Vigfús R. Jóhannesson. Hið rétta er Sigurður Haraldsson. Aðalvélin er sögð vera 1850 hö. frá Deutz en er 1750 frá Wichmann. Skipið er sagt nefnt eftir Björgvini Jónssyni, skipstjóra sem um tíma var framkvæmdastjóri Útgerðarfélag Dalvíkinga, þannig mun það vera í hugum margra. Hið rétta er að skipið er nefnt eftir trébátum, sennilega fleirum en einum sem báru nafnið Björgvin og voru gerðir út frá Dalvík. Þó að það sé í andstöðu við ekki mjög gamlan dóm Landsréttar biðst ég hér með afsökunar á þessum mistökum mínum þrátt fyrir að ég mætti ætla að mínar upplýsingar væru réttar. Nefndur dómur fjallaði um mann sem fengið hafði ofgreidd laun sem hann þurfti ekki að endurgreiða samkvæmt sýknudómi þar sem hann mátti ætla að sá sem greiddi honum launin mætti vita hvað hann var að gera.

BEWI

for a better everyday



Aðalfundur Félags Skipstjórnarmanna

Aðalfundur Félags skipstjórnarmanna verður haldinn þann 5. júní nk. á Grand Hótel í Reykjavík í salnum Hvammi kl. 14.00

Dagskrá:

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

Stjórnin



Félag skipstjórnarmanna

SIMRAD
By KONGSBERG

Fyrir sjálfbærar fiskveiðar

NORTHROP GRUMMAN
Sperry Marine

JRC

Hytera

JOTRON


Óskum sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg
Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

Krossgátan

				○	Hjálp Barefli	Ferð í erindum einhvers	Húnana Lagvirk	Utan Ahald Svára	Ólund Ljóskeðla	Litilsverður hlutur
				Guðs Veru						
Rífrildi										
Samhl. Hafa vilja til										
Hálfgildings loforð										
Sillan										
○ Málmis Fyrirhöfn	↓	Er í vafa Með brún augu	Fara djúpt	Fortödur Fæði Kaffibrauð Flúti						
Listunnendum										
Gengur Mann Gerast			4.							
Æstur						Vilja-lauss Skinn				
Tekið Sundur					Spurn Bar-eflis		Tvíhl. Kvenguð			
Lamdi			Nafar Misklið Fitl				Samhl. Mánuðurinn			
Upphr.	6. ↓	↳ Lifa		↳ ↓		5.		↑ Ómarga		
Stúlkur				9.	Bókstafur Fléttabi Tvíhl. ↑		2.			
Dhljóð Vísari Forsetn.										
Vöðla Sætið			7.					8.		

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn

Barkasuða Guðmundar ehf.

JÓN BERGSSON

SÓNAR

**FISK
KAUP HF**



SJÓMANNASAMBAND
ÍSLANDS


FULLTINGI

Simberg
www.simberg.is



Sildarvinnslan hf



HAFNARFJARDARHÖFN
PORT OF HAFNARFJÖRÐUR


Vélsmiðja
Orms & Víglundar




SAMHERJI
ICE FRESH SEAFOOD


Veðurstofa Íslands


VERDI
FERÐASKRIFSTOFA


**VÉLAR
SKIP**


ÍSFÉLAG


RARIK

FISK
SEAFOOD


ÍSFELL

Útvegsmannafélag
Suðurnesja

HVALUR HF
Reykjavíkurvegi 48, Hafnarfirði

Ljósmyndakeppni Sjómannanna 2026



Elís Hólm Þórðarson fangaði þessa háhyrninga eltandi sildina sem maðurinn er í þann veginn að snuða þá um.

Eins og fram kom í síðasta tölublaði Víkingsins geta sjómenn okkar vel unað við niðurstöður úr Norrænu keppninni sem sýndi vel hversu góðir myndasmiðir okkar sjómenn eru. Næg eru sjónarhornin og ekki þurfa menn að búa yfir dýrum myndavélabúnaði því flestir nýrri farsímur taka myndir í það góðum gæðum að þær eru gjaldgengar í ljósmyndakeppnina.

Nú eru farnar að berast myndir fyrir keppnina sem mun fara fram í desember næstkomandi og því hvet ég alla sem þetta lesa til að fara að safna myndum fyrir næstu keppni. Þar verða 15 myndir valdar sem halda síðan áfram í Norðurlandakeppni sjómanna sem fram fer í febrúar 2027.

Myndir má senda allt árið á ljósmyndakeppni@outlook.com eða captsnorra-son@outlook.com. Þrjár megin reglur keppinnar eru: (a) sá sem sendir myndina inn þarf að hafa ýtt á hnappinn sem tók myndina, (b) efnið tengist lífi og starfi sjómanna og (c) myndin má helst ekki vera eldri en tveggja ára.

Hlökkum til að fá myndir frá ykkur.

Linde	Rexroth	Sauer Danfoss	Denison/Parker	Berarma	Grundfos	KSB		
Eigum til dælar á lager - Nú eru Berarma vængjadæurlurnar með allt að 250 bar þrýstipól - Mjög hljóðlátar!								
Fullkomin viðgerðarþjónusta Vökvadælar Vökvamótorar Vökvakistur Girar og annar búnaður Viðgerðir á búnaði sem hætt er að framleiða!			Poclair	Hägglungs	Valmet/Black bruin	SAI		
Scanreco fjarstyringar Flytjum inn og þjónustum Scanreco fjarstyrribúnað. Háklassa búnaður fyrir krefjandi aðstæður!			Staffa/Kawasaki	Intermot	OMR	Danfoss OMR á lager með ryðfriðum öxli og flangs. Málaðir m/non-corrison málningu. Færibandamótorar MR í öllum stærðum á lager. Málaðir m/non-corrison málningu.		
Allen-Bradley	Sick	Turck	Brevini girar, spil, lokar og fl.			Danfoss PVG	Rexroth stjórnlokar	Deutz
	ABB	Eaton						Perkins
	Siemens	Rosemount						Eaton/Charlynn
	Schneider og fl.							Hawe
								Hiab
								Argo Hytos og fl.
Vokvateki ehf Búðahella 4X - 221 Hafnarfjörður Sími 861-4401 www.vokvateki.is - vt@vokvateki.is								
Hönnum og teikum upp vökvakerfi - Ráðgjöf - Sala - Þjónusta - Flytjum inn vörur frá öllum framleiðendum								

Til hamingju
með daginn
sjómenn!



HAMPIÐJAN

- fyrir öll heimsins höf

Utan úr heimi

SAGAN ÚR STRÍÐINU

Þýska beitiskipið Prinz Eugen var eitt þekktasta herskip þýska flotans í síðari heimsstyrjöldinni. Skipið tilheyrði Admiral-Hipper flokki og var tekið í þjónustu árið 1940. Það var hraðskreitt og vel vopnað, með átta 203 mm fallbyssum, og var ætlað til árása á skipalestir bandamanna á Atlantshafi. Frægasta ferð skipsins hófst í maí 1941 þegar það sigldi ásamt orrustuskipinu Bismarck út í Atlantshaf. Þann 24. maí lentu skipin í bardaga við bresku herskipin HMS Hood og Prince of Wales í Danmerkursundi milli Íslands og Grænlands. Í þeirri orrustu sprakk Hood og sökk á örfáum mínútum, en Prinz Eugen tók einnig þátt í skothriddinni. Skömmu síðar skildu leiðir skipanna og beitiskipið hélt til Brest í Frakklandi. Árið eftir tók skipið þátt í hinna frægu „Ermarsundsferð“ þegar þýsku herskipin brutust frá Brest til Þýskalands í gegnum Ermarsund undir stöðugum árásum bandamanna.

Á síðustu árum stríðsins var Prinz Eugen einkum í Eystrasalti og studdi þýska landherinn með stórskotaliði. Eftir stríðið féll skipið í hendur Bandaríkjamanna og var notað í kjarnorkutilraunum í Kyrrahafi árið 1946, svokallaðri Operation Crossroads. Skipið lifði sprengingarnar af, en sökk síðar sama ár við Kwajalein hringrifið sem er hluti af Marshall eyjum þar sem flakið liggur enn í dag sem eitt af merkilegri minjum sjóhernaðar tuttugustu aldar.

SKUGGAFLOTINN

Á síðustu árum hefur svonefndur skuggafloti (Shadow Fleet) vakið sívaxandi athygli í alþjóðlegum siglingum. Hugtakið er notað um skip sem reyna að dylja uppruna sinn, eigendur eða ferðir til að komast hjá viðskiptaþvingunum, öryggisreglum og umhverfiskröfum. Samkvæmt skilgreiningu Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) geta slík skip til dæmis slökkt á AIS-staðsetningarbúnaði, forðast eftirlit hafna og fánaríkja eða starfað án fullnægjandi trygginga. Skuggaflotanum er oft skipt í þrjá flokka: Hreini flotinn (hefðbundin skip), grái flotinn þar sem rekjanleiki eigenda og ferða er torveldaður, og svartir flotinn, skip sem starfa nánast stöðugt með slökkt á staðsetningarbúnaði og tengjast ólöglegum flutningum. Vöxtur skuggaflotans tengist að stórum hluta viðskiptaþvingunum gegn Rússlandi eftir innrásina í Úkraínu. Takmarkanir á kaupum og flutningi rússneskrar olíu, ásamt verðþaki á olíu, hafa leitt til aukinnar notkunar skipa utan hefðbundins flut-



Gámaskipið Dali með Francis Scott Key brúna á sér. Ljósmynd: NTSB

ingskerfis. Talið er að skuggaflotinn geti numið yfir 10% af tankskipaflota heimsins, eða um 2.000–2.300 skipum. Oluflutningar fara einkum til Indlands, Kína og Tyrklands, en skipin sigla víða um heim og stunda oft skip-til-skips flutninga. Áhyggjur beinast ekki aðeins að því að flotinn veiki áhrif alþjóðlegra refsiaðgerða, heldur einnig að öryggi og umhverfisáhættu. Rannsóknir sýna að meirihluti skipanna er eldri en 15 ára, með óljóst eignarhald, takmarkað eftirlit og vafasamar tryggingar. Slík samsetning eykur hættu á slysum, mengun og jafnvel misnotkun skipa í njósnum eða skemmdarverkum gegn mikilvægum innviðum á sjó. Skuggaflotinn er því orðinn vaxandi áskorun fyrir siglingaöryggi og alþjóðlegt eftirlit á hafsvæðum heimsins.

DULARFULLT SKIP Á FERÐ

Danska siglingamálastofnunin greip inn í þann 19. febrúar s.l. þegar gámaskip var stöðvað vegna vafasamrar fánaskráningar. Skipið sigldi undir fána Kómoros en yfirvöld þar í landi könnuðust ekkert við að skipið væri skráð á þeirra skipaskrá. Í kjölfarið skipti áhöfnin yfir í fána Írlands. Skoðun danskra eftirlitsaðila leiddi í ljós að tæknilegt ástand skipsins var í lagi og engar verulegar athugasemdir voru gerðar við skoðunina og þar af leiddi að málið snéri um uppruna og auðkenni skipsins. Bar skipið þá nafnið Nora en í ljós kom að það deildi sama IMO-númeri og annað skip, áður þekkt sem Cerus, en það skip hafði verið sett á refsilista Bandaríkjanna. IMO-númer er einstakt auðkenni sem

fylgir skipi alla tíð og breytist aldrei – lykilafríði þegar rekja á slóðir skipa sem skipta um nöfn og fána. Nora var gámaskip smíðað 2003, 226,5 metrar að lengd, 32,2 metra breitt og 28.676 brúttótonn. Skipið er eitt dæmi um grá svæði alþjóðlegrar skipaskráningar þar sem fáni, nafn og eignarhald geta breyst hraðar en reglurnar ná utan um.

LAUS VÍR OLLI MANNSKADA OG RISATJÓNI

Það hefur áður verið fjallað um það hér á þessum síðum þegar gámaskipið Dali missti afl og stjórn skömmu eftir brottför frá Baltimore 26. mars 2024 sem endaði með því að skipið lenti á Francis Scott Key brúnni með mannskæðum afleiðingum. Nú hefur Bandaríska rannsóknarnefnd samgönguslysa (NTSB) lokið rannsókn á atvikinu. Orsökinn reyndist ótrúlega smá en merkingarband á einum rafmagnsvirri kom í veg fyrir rétta tengingu. Laus vír olli rafmagnsleysi sem slökkti á lykilerfum skipsins með þeirri keðjuverkun að það drapst á aðalvél skipsins og stýrið varð óvirkt. Skipið, nær 300 metra langt, varð stjórnlaust og rak á brúna sem hrundi við áreksturinn en sex vegavinnu menn voru við störf á brúnni og létust þegar hún féll í ána. NTSB benti á að veik hönnun rafkerfa, skortur á varakerfum, ófullnægjandi áhættumat á brúnni og seinkaðar viðvaranir til starfsfólks hafi verið lykilafríði í þessu slysi en niðurstaðan er köld og skýr: eitt smávægilegt frávik olli stórslysi. Í heimi stórskipa getur minnsti galli felst stærstu mannvirki.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn

Brimrún



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

Samgöngustofa



olis



VHE
HUGVIT Í VERKI

SEGULL



**Sjómann- og
vélstjórafélag
Grindavíkur**

LOFT&RAFTÆKI

GJÖGUR HF
GRENVÍK

BRIM

Landsvirkjun

Faxaflóahafnir

LETURSTOFAN

sæplast®

HAFRANNSÓKNASTOFNUN
Rannsókn- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna

VÍKINGUR
SJÓMANNABLAÐIÐ

VÍSIR

Slippurinn
BY SLIPPUÐINNI KJÖRMEYRI

UMBÚÐAMIÐLUN

LANDSSAMBAND
smábátæigenda

FRÉTTAPÝRSTUR STÝRIMAÐ-UR

Suður-kóreska strandgæslan hefur hafið rannsókn eftir að ferjan Queen Jenuvia 2 strandaði þegar skipið var að koma til hafnarinnar Mokpo þar í landi. Yfirstýrimaður og einn indónesiskur skipverji hafa verið handteknir grunaðir um stórkostlegt gáleysi. Atvikið átti sér stað í þröngu siglingasvæði þar sem siglt var með sjálfstýringu í stað þess að skipinu væri handstýrt. Skipið sem er 26.500 tonn og getur flutt rúmlega þúsund farþega sigldi beint á óbyggða eyju. Þrátt fyrir áreksturinn var skipið áfram á réttum kili en um borð voru alls 267 manns og var þeim öllum bjargað. Við rannsókn málsins kom í ljós að þeir sem voru í brúnni voru annars hugar en yfirstýrimaðurinn sagðist hafa verið að fylgjast með fréttum í síma sínum þegar skipið fór af leið. Atvikið rifjar upp skugga slyssins þegar ferjan Sewol sókk eftir að farmur fór af stað í snöggri beygju skipins þann 16. apríl 2014 en skipið var á leið frá Incheon til Jeju. Um borð voru 476 manns þar af margir skólanemendur. Fyrirmæli áhafnar til farþega var að halda kyrru fyrir í klefum sínum en alls fórust 304 þegar skipið sókk.

RISARNIR Í OLÍUNNI

Íslenskir sjómenn sem hafa siglt um Norðursjó og víðar hafa ekki farið varhluta af þeim miklu olíuborþöllum sem víða um höf bora og dæla ómældu svartagulli upp úr djúpunum og hafa margir okkar sjómanna verið (og eru) að þjónusta þessa palla. Það eru hvorki meira né minna en 130 ár síðan fyrst var borað eftir olíu á sjávarbotni en það var við Summerland í Kaliforníu sem þar var reistur timburpallur skammt frá landi. Í dag hefur verið borað á 3.500 metra dýpi borholur sem eru allt að 12.000 metra djúpar og eru það því risavaxin mannvirki sem þetta gera og framleiða ómældar milljónir lítra af olíu á hverri klukkustund. En hér kemur listi yfir risanna í olíuframleiðslunni. Prelude FLNG (Ástralía) er 488 m á lengd, um 600.000 tonn og stærsta fljóttandi vinnslueining heims. Hibernia (Kanada) er 224 m hæð sem er steinsteypt risavirki hannað til að þola beinan árekstur ísjaka í Norður-Atlantshafi. Troll A (Noregur) er 472 m hæð og hæsta mannvirki sem nokkru sinni hefur verið flutt af mönnum. Gullfaks C (Noregur) er 380 m að hæð og er með þyngstu mannvirkjum (420.000 tonn) sem hreyfð hafa verið og heldur heimsmeti Guinness. Petronius (Mexikóflói) er 640 m á hæð og er eitt hæsta mannvirki heims.



Prelude er stærsta fljóttandi framleiðslueining heims á gasi. Ljósmynd: gCaptain

NÝTT HEIMSMET

Suður-kóreski skipasmíðarisinn HD Hyundai hefur ritað nafn sitt í sögu-bækurnar en fyrirtækið hefur náð að afhenda 5.000 skipið sem smíðað var undir þeirra merkjum. Engin skipasmíðastöð í heimi hefur náð þessum árangri en hálf öld er frá því fyrsta skip þess hljóp af stokkum og er HD Hyundai 5.000 skipið sem stöðin afhendir – fyrst allra í heiminum. Rúm fimmtíu ár eru frá því fyrsta skipið var afhent en það var risaolíuskipið Atlantic Baron árið 1974. Áfanginn var innisglaður með afhendingu freigátunnar Diego Silang til Filippseyja í desember á síðasta ári. Á hálfri öld hefur fyrirtækið afhent skip til um 700 útgerðaraðila í 68 löndum. Þrjár stöðvar stóðu að þessum 5.000 skipum en það eru stöðvarnar HD Hyundai Heavy Industries með 2.631

skip, HD Hyundai Mipo með 1.570 skip og HD Hyundai Samho með 799 skip. Á sama tíma sló félagið í gegn á markaði þegar samningur við útgerðina HMM var gerður upp á 1,46 milljarða dollara um smíði á átta risagámaskipum sem jafnframt er stærsta pöntun sinnar tegundar í 18 ár. Skipin eiga að bera 13.400 TEU og verða 337 metrar á lengd. Þá verða þau knúin LNG tvíeldsneytiskerfum og hönnuð fyrir hámarks nýtni. Smíði síðasta skipsins á að ljúka fyrri hluta árs 2029.

MÁLAFERLI

Spænska skipasmíðastöðin Navantia í Ferrol sem smíðaði norsku freigátuna Helge Ingstad herðir nú sóknina í einu umtalaðasta sjóslysi Norðurlanda síðari ára. Til að rifja upp söguna þá var Helge Ingstad eitt af flaggskipum norska flotans,



Freigátan Diego Silang var 5.000 skip skipasmíðastöðvarinnar. Ljósmynd: Sjóher Filippseyja.

af Fridtjof Nansen gerð, sem lenti í árekstri við oliuskipið Sola TS í Hjeltefirði í Noregi þann 8. nóvember 2018. Gríðarlegur leki kom að skipinu og var því siglt á land þar sem það sókk að hluta. Málaferli hafa staðið yfir varðandi það hvers vegna skipið varð fyrir svo miklum skaða sem raun bar vitni og hefur skipasmíðastöðin verið sökuð í þessu máli. Nú hafa Spánverjarnir í hyggju að leggja fram áður leynd „sönnunargögn“ fyrir dómi sem þeir telja að geti varpað nýju ljósi á atburðarásina þegar freigátan sókk í kjölfar árekstursins. Endanleg rannsókn benti á öryggisgalla í hönnun þegar sjór flæddi hratt inn í skipið. Norska ríkið hefur krafist bóta, um 13,3 milljarða norskra króna, frá bæði flokkunarfélagi og skipasmíðastöðinni. Navantia hefur mótmælt þessu og vill heimild dómstóla til að leggja fram öll gögn og einnig þau sem varnarmálaráðuneytið hefur haldið leyndum. Að mati stöðvarinnar gæti full birting gagna skipt sköpum fyrir réttláta niðurstöðu.

Lausn krossgátu



○	Hjálp Bættli	Ferb. strindum minnari	Hinnna Lagvirk	Utan Ahalð Svava	Blund ljóska	Litli- verbar slutar					
Guðs Veru	A	S	S	A	L	F					
Rifriði	S	E	N	N	U	R					
Samh. Hafa Vilja tel	J	N	E	N	N	A					
Hálguldr í mgs loforð	A	D	R	A	T	T					
Sillan	H	I	L	L	A	N					
○	Málm Fyrirhöf	Er í fa með ána augu	Fara djúpt	Forlignar Egd. Katrínus Þrátt	A	F	A	A	L	I	
List-unn- andóm	S	M	E	K	K	M	Ö	N	N	U	M
Gengar Mann Gerast	T	I	F	A	R	A	R	A	S	K	E
Estur	A	K	A	F	U	R	Vilja- Sviss Sjáma	L	A	T	S
Tekid Sundur	L	I	M	A	Ð	Sönn Bar- etlis	H	A	Tvíhl. Kvengú	A	U
Lamdi	S	L	Ö	N	A	L	A	G	G	Samh. Hinnu- vinnu	J
Höppu	Ö	E	R	U	M	H	Y	G	G	Sönnu	
Stúlkur	M	E	Y	J	A	R	Böndur Fláttur Tólvliði	E	Ð	Ö	F
Óhjáð Vísari Fessala Vöðva Satið	A	R	G	A	S	K	Y	N	J	A	A
	K	U	Ð	L	A	S	E	T	U	N	A

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

Lausnarorð: HÓLAHÓLAR



TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN SJÓMENN

VSV
VESTMANNAEYJAR
ICELAND

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

Heiðar Kristinsson

JÚLÍUS JÚLINÍUSSON

SKIPSTJÓRI

6. hluti

Sjöunda ferð Goðafoss frá Kaupmannahöfn til Leith og Íslands. Stuðst er við leiðarbók skipsins

Skipið er í Kaupmannahöfn losar og lestar og gert er við skemmdir sem urðu af brotsjónum í síðustu ferð. Þessu er lokið laugardagskvöldið 19. febrúar og um miðnætti er haldið úr höfn í fimmtu ferð til Leith og Íslands. Strax og komið er út úr höfninni er björgunarbátum lyft úr sætum sínum og látnir hanga í bátauglunum. Þetta er varúðarráðstöfun sem er gerð í nær öllum ferðum Goðafoss.

Ferðin gengur vel. Það er stoppað í 4 daga í Leith við lestun og haldið þaðan til Íslands með viðkomu í Kirkwall til skoðunar að kröfu hernaðaryfirvalda. Þar eru yfirfarin skipskjöl, farþegar og áhöfn skoðuð. Eftir skamma stund fær skipið leyfi til að halda áfram til Íslands. Þangað sem skipið kemur á Fáskrúðsfjörð 1. mars 1916. Þar er skipið afgreitt og heldur að því búnu vestur um land og kemur á Reyðarfjörð, Eskifjörð, Norðfjörð, Seyðisfjörð, Borgarfjörð, Vopnafjörð, Þórshöfn, Húsavík, Akureyri, Siglufjörð, Haganesvík, Hofsvík, Kollkuós, (þar sem nú tekst að afgreiða skipið og lesta 70 tonn af saltkjöti til Kaupmannahafnar), Sauðárkrök, Kálfsamarsvík, Skagaströnd, Blönduós, Hvamstanga, Borðeyri, Hólmavík og Reykjafjörð þar sem snúið er við og haldið til baka og komið á Akureyri og Flatey þar sem teknir eru 40 ks. rjúpur og tveir farþegar úr mótorbát. Síðan komið á Borgarfjörð, Seyðisfjörð, Eskifjörð, Fáskrúðsfjörð þar sem lestun endar. Strandferðin hefur þá tekið 18 daga,

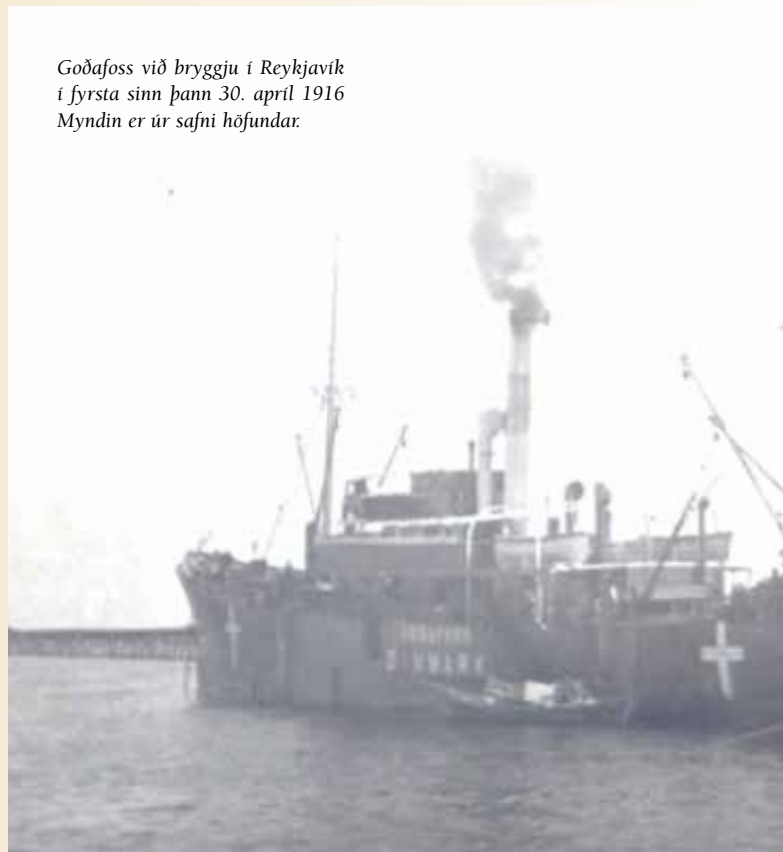
veður verið þokkalegt flesta daga og ferðin gengið vel. Komið var á 28 hafnir og eru tveir viðkomustaðir sem Goðafoss hefur ekki komið á áður, Haganesvík og Flatey á Skjálfanda.

Haldið er út frá Fáskrúðsfirði 19. mars áleiðis til Kaupmannahafnar með viðkomu í Larvík þangað sem komið er 21. mars og skipinu haldið þar í þrjá daga. Að morgni 24. mars er ferðinni haldið áfram til Kaupmannahafnar í vonsku veðri þar til komið er inn undir Skagen. Allt gengur þó vel, komið til Kaupmannahafnar um hádegi 27. mars 1916 og skipið bundið á venjulegum stað, Asiatick Plads. Ferðin frá Kaupmannahöfn til Ísland og til baka hefur þá tekið 36 daga. Næsta morgun er byrjað að losa farminn og því er lokið síðdegis 30 mars.

Sjötta ferð Goðafoss frá Kaupmannahöfn til Leith og Íslands. Stuðst er við leiðarbók skipsins

Lestun í Kaupmannahöfn lýkur um hádegi 2. apríl og eins og oft áður er skipið með farn á þilfari (olíu og tjörutunnur). Ekki er legið lengi í höfn eftir að afgreiðslu lýkur og kl. 14:15 eru festar losaðar og haldið af stað til Leith og gengur ferðin vel og afskipti herskipa lítil. Á leiðinni er skipið þó lýst upp af tveimur herskipum, kanónubát / torpedóbát, eins og stýrimennirnir orða það í leiðarbók hvor á sinni vöku. Bátarnir hafa ekki frekari afskipti af skipinu. Komið er til Leith miðvikudag 5. apríl og staðið við til laugardagsmorguns 8. apríl. Undir kvöld sama dag er skipið stöðvað af ensku herskipi, yfirmaður

Goðafoss við bryggju í Reykjavík í fyrsta sinn þann 30. apríl 1916
Myndin er úr safni höfundar.



kemur um borð, athugar skipskjöl og farm og gefur síðan leyfi til áframhaldandi ferðar. Um kvöldið versnandi veður NV 10. Kl. 22:45 kom brotsjór framan yfir skipið og reif upp dekklestina og svanaháls. Lestin súrruð föst á ný og tappi settur í svanahálsopið. 10. apríl versnar veður mikið eftir miðnætti og ákveður skipstjóri að halda inn á Hvalvík í Færeyjum vegna veðurs. Dekkfarmur yfirfarinn og búið um á ný. Opnaðar lestarlúgur og virðist allt í lagi þar, gengið frá á ný og ferðinni haldið áfram til Íslands. Aftur er skipið stöðvað 11. apríl af bresku herskipi. Menn frá herskipinu koma og skoða skjöl og farm, ferðinni haldið

áfram eftir skoðunina. Ferðin gengur vel til Íslands eftir þessar tafir og komið á fyrstu höfn sem er Djúpigovur 12. apríl kl. 11:30. Eftir að afgreiðslu lýkur er haldið á Stöðvarfjörð, Fáskrúðsfjörð, Reyðarfjörð, Eskifjörð, Norðfjörð, (póstur tekinn úr árabát í minni Mjóafjarðar), Seyðisfjörð, Vopnafjörð, Bakkafjörð, Þórshöfn, Raufarhöfn, Húsavík, Akureyri, Hrísey, Siglufjörð, Sauðárkrök, Skagaströnd, Blönduós, Hvamstanga, Borðeyri, Hólmavík og Norðurfjörð. Það hefur verið gerð sú breyting á ætluð Goðafoss að í stað þess að snúa við á Norðurfirði skal haldið til Reykjavíkur og snúið þar við. Því er haldið frá Norðurfirði til

Ísafjarðar. Að afgreiðslu lokinni þar er haldið til Reykjavíkur en á leiðinni teknir þrír farþegar úr mótorbát út af Tálkna. Ekki er getið hvaðan þetta fólk kemur en það er á leið til Reykjavíkur.

Lagst að bryggju í Reykjavík í fyrsta sinn

Á þessum tíma er verið að gera höfnina í Reykjavík. Goðafoss kemur til Reykjavíkur 30. apríl 1916 og er það í annað sinn sem skipið kemur til Reykjavíkur og telst til tíðinda að þar

upp frá Ísafirði að morgni laugardags 6. maí kl. 08:15 og haldið sem leið liggur fyrir Strandir og siglt grunnt fyrir 0,5 sjómílur af Rit, 0,5 sjómílur af Straumnesi og 0,5 sjómílur af Kögri og 0,5 sjómílur af Horni sem Pétur Björnsson stýrimaður kalla í leiðarbók, Kap Nörd.

Í Húnahöfnum er byrjað á Reykjavíri en þaðan haldið á Skagaströnd að beiðni stjórnarráðs þar sem þar væri bjargarlítið og „þyrftu kornvörur að berast fljótt til bjargar mönnum og skepnum,“ segir í leiðarbók.

Frá Skagaströnd er haldið á Blönduós, Hvammstanga, Borðeyri, Hólmavík, síðan aftur á Blönduós og Skagaströnd, Saudárkrók, Kolkuós, Hofsó, Siglufjörð, Hrísey, Hjalteyri, Akureyri, Húsavík, Kópasker og Þórshöfn þaðan sem haldið er til Seyðisfjarðar.

Við Langanes er Goðafoss stöðvaður af bresku herskipi. Yfirmaður kemur um borð, kannar pappíra og ferðir skipsins sem síðan fær að halda áfram til Seyðisfjarðar þar sem komið er fyrir hádegi 15. maí.

Að þessu sinni er Seyðisfjörður endahöfn í strandferðinni sem tekið hefur 34 daga og viðkomur verið 44 vegna hins mikla farms á ströndina sem lestaður var í Reykjavík.

Auk þess að gengið hafði illa á Húnaflóahöfnum vegna veðurs, bleytu slydda þó komið væri fram í maí. Afgreiðslu skipsins lýkur svo á Seyðisfirði síðdegis 16. maí og kl. 17:50 eru landfestar leystar, akkeri dregið inn og siglt út fjörðinn.

Frá Seyðisfirði til Kaupmannahafnar

Það hefur ekki verið siglt lengi, eða í rúmlega tvær klukkustundir, þegar Goðafoss er stöðvaður rétt eina ferðina enn af bresku herskipi. Sem sendir menn um borð sem skoða skipsskjöl. Að því búnu eru settir fimm vopnaðir menn um borð, einn officer og fjórir

dátar, og skipstjóra skipað að halda til Lerwik. Ferðin þangað gengur vel í ágætu veðri nema hvað skipið er enn stöðvað eftir hádegið fimmfundaginn 18 maí kl. 13:05 af bresku herskipi sem setur menn um borð til skoðunar. Þetta gerist þrátt fyrir bresku hermennina sem þegar voru komnir um borð og vandséð hverju ítrekuð skoðun og eftirlit sætir.

Goðafoss kemur svo til Lerwik að kvöldi sama dags kl. 20:45 og leggst við akkeri. Skömmu síðar komu menn um borð yfirföru farmskrár og skipsskjöl, yfirheyrðu farþega og tóku í land með sér skipsskjölin, póst til Lerwik, Leith og pakkapóst frá Íslandi til Kaupmannahafnar. Á laugardag skömmu fyrir hádegi fékkst svo leyfi til áframhaldandi siglingar og er þá létt akkeri og haldið af stað áleiðis til Kaupmannahafnar. Ferðin gengur vel þrátt fyrir þoku á sunnudeginum en þá er dregið úr ferð, gefnar þokubendingar og lóðað reglulega. Mánudaginn 22. maí kl. 08:30 kemur skipið svo til Kaupmannahafnar og leggst í plássíð sitt við Asiatick Plads. Ferðin fram og til baka hefur þá tekið 51 dag og munar þar líklega mestu um lestunin í Reykjavík til hafna úti á landi sem segja má að hafi verið önnur strandferð og ekki verður með sanni sagt að ekki hafi verið reynt að veita eins góða þjónustu og mögulegt var. Á þriðjudagsmorgun héfst losun og henni lýkur síðdegis þann sama dag sem segir að óvenju lítill farmur hefur verið frá Íslandi í þessari ferð.

Í Morgunblaðinu 14. maí 1916 skrifar Sigfús Blöndal kaupmaður eftirfarandi um ferð með Goðafossi í maí 1916 og hlýtur þá að vera sú sem getið er hér að framan:

„Oft má heyra Íslendingum hallmælt fyrir agaleysi og víst munu þeir menn hafa verið til, er báru kvíðboga fyrir að ekki mundi öll stjórnin á okkar íslensku skipum fara eins vel úr hendi og hjá útlendum skipstjórum. Ég hafði tækifæri til að fara síðustu hringferð með „Goðafossi“, er hann kom frá útlöndum í fyrra mánuði og fór norður um land. Hef ég ferðast víða og farið með margra þjóða farþegaskipum, bæði á stærð við okkar íslensku skip og öðrum stærri. Ég gladdist því mjög yfir því, er ég sté á skipssjól á „Goða-

fossi“ að nú fengi ég hentugt tækifæri til samburðar. Mesti fjöldi var með skipinu alla leið kringum landið og komið var inn á flestallar hafnir á leiðinni. Veður var oft óhagstætt, stundum kafaldsbylur, svo að vart sást út yfir borðstokkinn. Fannkyngi auk þess með öllu Norðurlandi óvenju mikil um þetta leyti árs. Ég kynntist skipshöfninni töluvert á leiðinni og var ánægja að sjá, hversu allt fór vel úr hendi. Öll stjórn á skipinu var í besta lagi og hver skipverji gerði skyldu sína á ákveðnum tíma. Auk þess var skipinu haldið sérlega hreinu, alt spegil-fágað og umgengni hin besta. Fæðið var auk þess afbragð og hef ég aldrei fengið betra um borð í skipum hér við land. En einkum fannst mér til um hæfileika skipstjórans. Þó að hann hafi ekki gengið á herskóla eða numið stjórnæfingar, naut hann takmarkalausrar hlýðni og hollustu hjá þeim sem hann hafði yfir að ráða. Snar í hreyfingum, ákveðinn og viss, og tók höfn næstum hvernig sem viðraði, auk þess var hann hinn ljúfmannlegasti við alla farþega, svo að ég gat ekki varist með sjálfum mér að bera hann saman við Broberg, er kunnur var fyrir ljúfmennsku sína við farþega. Ferðin var því hin ánægjulegasta í alla staði og vildi ég með limum þessum benda á að „Goðafoss“ er Eimskipafélagi Íslands til sannarlegs sóma og mundi verða, hvar um heim, sem skipið færi.“

Sjöunda ferð Goðafoss frá Kaupmannahöfn til Leith og Íslands. Stuðst er við leiðarbók skipsins

Goðafoss liggur nú í Kaupmannahöfn frá 22. maí til sunnudags 28. maí að látið er úr höfn um kl. 08:00 um morguninn Dekkfarmur er að venju, meðal annars stór vélbátur sem tekinn er um borð með hafnarkrana og settur á þilfar við III lúgu bb. megin og súrraður þar niður. Djúpristan við brottför er 13'5" að framan, 16'6" að aftan. Ferðin til Leith gengur vel og komið þangað um hádegi 31. maí og farið þaðan að morgni 3. júní eftir smávægilega losun frá Íslandi og síðan lestun. Ekki er krafa frá stjórnvöldum um viðkomu í Lerwik né annars staðar og



er nú lagst að bryggju við Batterígarðinn. Margt fólk kemur úr landi til að skoða skipið sem í fyrsta sinn leggur að landi í Reykjavík, segir í leiðarbók. Unnið er við losun og lestun við báðar síður skipsins, frá járnbrautarlest landmegin og uppskipunarbátum sjávarmegin. Lestað er mikið magn af farmi sem á að fara á ströndina.

Frá Reykjavík er farið 4. maí og haldið til Hafnarfjarðar þar sem lestað er „1200 stk tré til Akureyrar,“ segir í leiðarbók. Síðan á Ísafjörð þar sem ekki er landleyfi vegna mislinga sem geisa í bænum. Lestað er farmi úr Ceres, skipi Sameinada á Húnaflóahafnir. Lagt

heimild til að sigla án viðkomu til Íslands. Breskt herskip hafði þó afskipti af skipinu 4. maí, yfirmaður kom og fór yfir skjöl og heimilaði síðan áframhaldandi siglingu. Komið er upp undir Berufjörð eftir hádegi 5. júní og átti að byrja losun á Djúpavogi en vegna storms var það talið óráðlegt og byrjað á Fáskrúðsfirði. Þaðan er síðan haldið á Djúpavog, Reyðarfjörð, Eskifjörð, Norðfjörð, Seyðisfjörð, Vopnafjörð, Þórs- höfn, Raufarhöfn, Húsavík, Akureyri, Siglufjörð og Haganesvík þar sem losaðar eru vörur í hákarla skip vegna þess að bátar gátu ekki legið við síðuna vegna hreyfingar. Síðan haldið áfram á Hofsós, Sauðárkrók, Skagaströnd, Blönduós og Hvammstanga þar sem mótorbáturinn sem átti að fara á Hólmavík er losaður að ósk eiganda. Bátum er lyft með annari afturbómunni með tveimur tvískornum blökkum og firað í sjóinn og gekk það vel og áfallalaust.

Frá Hvammstanga er haldið á Borðeyri, Hólmavík, Kúvíkur og Norðurfjörð þar sem losun gengur illa og borið við biluðum uppskipunarbáti og vöntun á fólki. „Þaðan er haldið fyrir Strandir í NV 6- 7 Stýrt með landi eftir þekkingu“. Að venju er farið grunnt fyrir Strandirnar, 1 sjómíla af Kap Nord, 1 sjómíla af Kögri, 1 sjómíla af Straumnesi, 1 sjómíla af Rit. Komið til Ísafjarðar kl. 17:00 lagst við bryggju Á. Ásgeirssonar. Þar er skömm viðdvöl, losað smávegis af vörum og pósti og tekinn póstur og farþegar. Afgreiðslu lokið og brottför kl. 20:45 og haldið til Reykjavíkur. Í leiðinni er farið inn á Tálknafjörð og teknir þar úr báti sem kom frá landi sex farþegar. Komið til Reykjavíkur síðdegis sunnudaginn 18. júní og legið þar til miðnættis 23 júní við losun og síðan lestun og eru lestar nær fullar og mikill farmur á þilfari, meðal annars oliúttunnur og tveir sexæringar. Inni í verunni í Reykjavík er ferð til Hafnarfjarðar þar sem lestað er 60 tonnum af salti á ströndina. „19. júní afmunstraði 3 menn og munstraði 4,“ segir í leiðarbók en ekki er getið um stöður þeirra.

Fullfermi frá Reykjavík og fjöldi farþega

Mikill fjöldi fólks fer með skipinu frá Reykjavík, um 200 manns¹, segir í leiðarbók og var fólkinu, svo nefndum þilfarsfarþegum, ætlað pláss á millidekki I. Djúprista við brottför frá Reykjavík, framan 15°00“, aftan 17° 6“. Frá Reykjavík er farið kl.01:00 laugardag 24 júní. Fyrsta höfn er Ísafjörður þar sem komið er um kvöldið. Það er að venju unnið við skipið um kvöldið, nóttina og til kl. 10 næsta morgun að afgreiðslu líkur. Að venju er ekki dvalið lengi í höfn eftir að vinnu líkur og haldið sem leið liggur fyrir strandir. Að venju er ekkert verið að sigla djúpt fyrir Strandirnar, farið 0,7 sjómílu af Rit, 0,5 sjómílu af Straumnesi og 1,0 sjómílu af Horni. Fyrsta höfn í Húnaflóanum er Norðurfjörður þar sem losaðar eru vörur frá



Óspakseyri. Godafoss kom þar í fyrsta sinn í júní 1916. Myndin er af netinu. Ekki vitað hver tók hana.

Reykjavík og auk þess vörur frá Kaupmannahöfn sem ekki tókst að losa á vesturlandi. Þaðan er haldið til Hólmavíkur og Óspakseyrar þar sem Godafoss hefur ekki komið áður.

Næstu hafnir eru Borðeyri, (siglt norður um Grímsey sökum dimmviðris), Blönduós og Skagaströnd. Farið frá Skagaströnd 28. júní kl.19:45 í slæmu skyggni. Haldið út með landi kl. 21:00, komið í hafis, siglt með hægri ferð gegnum ísinn og haldið inn undir landið. Íslaut með landinu, siglt grunnt og lóðað dýpi með skömmu milli-bili. Kl. 22:50 er komin svört þoka, lagst við akkeri á 20 fm dýpi. Veður, logn, þoka, loftvog 762. Legið við akkeri fram undir morgun á sama stað í logni en svarta þoku. Kl. 10:45 siglt af stað til Sauðárkróks. Siglt á hægri ferð í gegnum hafis sem er svo þéttur að nuddast öðru hverju utan í skipið sem ryður frá sér jökunum. Loggið sett á núll og lóðað með fárra mínútna milli-bili. Kl. 14.00, dýpi 75 fm leir log 14, hálf-tíma síðar, dýpi 60 fm. Svona er haldið áfram þar til kl. 20:30 en þá er lóðað stöðugt með handlóði. Kl. 20:45 er loks lagst við akker á 21 fm dýpi. Það er stafalogn en svarta þoka.

Þarna eru skipstjórnarmenn á Godafossi búnir að þreifa sig áfram með handlóði í svarta þoku allan daginn þar til kl. 20:45, þá er lagst við akkeri og nokkuð víst að þeir hafa vitað að þeir væru komnir nærri Ingveldarstaðarhólmanum og að vonum ekki lagt í að halda lengra án þess að fá örugga landkenningu. Tæpum tveim tímum síðar sést land í auglýn. Þá er strax létt akkeri, loggið stillt á 0 og lónað áfram inn fjörðinn. Kl. 22:45 er svo Ingveldarstaðahólmi þvert áfram, siglt með hægri ferð og

dýpi lóðað og kl 01 um nóttina er Godafoss kominn inn á leguna á Sauðárkróki þar sem lagst er við akkeri og afgreiðsla skipsins hafin þegar í stað og unnið þar til henni lýkur um tíuleytið um morguninn.

Frá Sauðárkróki er haldið til Hofsós, Haganesvíkur, Siglufjarðar, Akureyrar, Húsavíkur, Kópaskers, Raufarhafnar, Þórs-hafnar, Bakkafjarðar, Vopnafjarðar, Seyðis-fjarðar, Norðfjarðar, Eskifjarðar, Reyðar-



Leiðarbók Godafoss sem lýsir ferðinni frá Skagaströnd til Sauðárkróks 29. til 30. júní 1916.

fjarðar og Fáskrúðsfjarðar þar sem strandferðinni lýkur fimmtudaginn 6. júlí. Strandferðin, sem raunar eru tvær, hefur þá tekið 32 daga og viðkomur verið 48.

Siglt er frá Fáskrúðsfirði þann 7. júlí kl. 02:30 áleiðis til Leith sem ekki hefur verið áður á útleið. Björgunarbátum lyft og haldið í haf. Ekki líður á löngu þar til herskip birtist, stöðvar Godafoss og setur menn um borð til athugunar sem heimila áframhaldandi siglingu. Mánudaginn 10. júlí um hádegi er komið til Leith. Skips-skjöl tekin í land, farþegar kannaðir og hafin losun. Næsta dag, þegar búíð er að

¹ Hugasleg verið margt fólk á leið norður í atvinnuleit, síldveiðar að hefjast.

losa farminn sem á að fara til Leith, kemur krafa frá hernaðaryfirvöldum um að afhenda allar vörur sem skráðar eru á Davidsen í Kaupmannahöfn, alls 29 pakka af saltfiski og 47 lýsistunnur. Um hádegi er búið að setja þessar vörur í land og Goðafoss fær leyfi til að halda áfram ferð sinni og er farið frá Leith upp úr hádegi 12. júlí til Kaupmannahafnar þar sem komið er að morgni 15 júlí og þegar hafin losun á vörum frá Íslandi sem lýkur síðdegis sama dag. Ferðin frá Kaupmannahöfn og til baka hefur þá tekið 54 daga. Það hefur komið fram að mikil og erfið vinna er hjá áhöfn og þá sérstaklega á ströndinni þar sem, auk vaktar, eru menn sérstaklega, þó dekkliðið, að vinna meira og minna við afgreiðslu skipsins í höfnum.

Kurr í dekkliðinu eða hvað?

Í Morgunblaðinu birtist grein þann 20. júní sem er efnislega á þessa leið: Íðulega er rómað, hve fljóttur Goðafoss er í ferðum og dugnaður skipstjóra hans, eins og líka maklegt er. En þess er síður getið hvern þátt hásetarnir eiga í því, er að óskum gengur. Hásetarnir eru dugnaðar- og áhugamenn, sem vinna vel og af kappi, án þess að hlífa sér og án þess að spyrja um venjulegan vinnutíma. Þeir mæta stíðri og ókurteisri framkomu af yfirmanni þeim, sem mest hefir saman við þá að sælda og verða þar að auki að vaka óhæfilega lengi meðan skipið er hér við land. Höfundur vill að almenningur geri sér grein fyrir því að árangur skipsins byggist ekki síður á hásetunum en skipstjórnum og að þeir eiga skilið sanngjarna meðferð og virðingu. Undir greinina skrifar „Kunnugur“.

Morgunblaðið hefur tal af yfirmanninum sem um ræðir og reynist vera Pétur Björnsson II. stýrimaður. Blaðamaður spyr Pétur um gagnrýnina sem birtist 20. júní undir nafninu „Kunnugur“. Pétur svarar og segist ekki kannast við að hafa sýnt hásetum ókurteisi og telur að þeir sem þekki sig viti að hann sé ekki slíkur maður. Hann segir að hásetar hafi ekki kvartað við sig beint, og að hann hefði tekið því alvarlega ef þeir hefðu gert það. Hann útskýrir að vökur séu stundum nauðsynlegar þegar skipið liggja við land, vegna vinnu sem verði að klára áður en haldið er út. Hann segir að hann geri kröfur um vinnu, en að það sé „innan eðlilegra marka“ og bendir á að hásetar hafi sjálfir samþykkt vaktakerfið, og að enginn hafi kvartað við hann beint. Hann telji sig ekki hafa farið fram úr því sem sanngjarnt sé og bendir á að skipið sé undir miklu álagi og að allir þurfi að leggja sitt af mörkum til að ferðir gangi vel. Hann segir að sér þyki leitt ef einhver hafi tekið framkomu hans illa, en að það hafi ekki verið ætlunin. Hann itrekar að hann beri hag skips og áhafnar fyrir brjósti, og að

hann vilji að allt fari vel fram. Blaðamaður segir að Pétur hafi viljað leiðrétta misskilning og að hann telji gagnrýnina hafa verið ýkta.

Í Morgunblaðinu 26. júní birtist svo yfirlýsing sem er á þessa leið:

„Kunnugur“ (sem er alls eigi og hefir eigi verið háseti á Goðafossi), ritaði grein í Morgunblaðið hérna um daginn um óánægju háseta þar út af framkomu 2. stýrimanns. Síðan hafði Morgunblaðið tal af stýrimanni og skýrði frá skoðun hans. Nú hefur því borist þessi yfirlýsing:

Að framkoma 2. stýrimanns á e.s. Goðafossi hafi verið eins og getið er í 225. tbl Morgunblaðsins í grein með fyrrsögn: Goðafoss, og undirskrift: Kunnugur, vottast hér með. Reykjavík 22. júní 1916.

Sigurður Mariasson, Bjarni Jónsson, Eyj. Eiðvaldsson, Gils Kristjánsson, Valdimar Arnason [svo], Eyþór Þorgrímsson, Gunnlaugur Magnússon.

Allir hásetar á e.s. Goðafoss.² Þess ber að geta að á meðan Goðafoss var í Reykjavík 18. til 23. júní eru afskráðir þrír menn og skráðir fjórir menn en ekki er getið um starfsheiti þeirra í leiðarbókinni. Það er óvenjulegt því að í færslum í leiðarbókina eru stöðuheiti jafnan sett við þá sem koma eða fara af skipinu. Hver sem „Kunnugur“ er verðum við að búa við yfirlýsingu hásetanna um að hér hafi verið um falsfrétt að ræða.

Áttunda ferð Goðafoss frá Kaupmannahöfn til Leith og Íslands Stuðst við leiðarbók skipsins

Goðafoss er í Kaupmannahöfn frá 15. júlí. Lestun á farmi til Íslands hefst 17. júlí og lýkur 21. júlí. Að morgni þess dags er skipið fært að bauju nr. 7 og bundið í baujuna. Þar er svo lestað úr pramma á þilfar 250 oliutunnum og 30 tunnum af tjöru. Þessu er lokið um kl. 13:00. Þá teknir um borð farþegar og póstur og látið úr höfn til Íslands með viðkomu í Leith að venju. Djúprista við brottför 12'8" að framan, 16'0" að aftan. Á meðan skipið var í Kaupmannahöfn var annað farrými endurbætt af smiðum frá landi en ekki er getið í hverju endurbæturnar eru fölgjar. Einnig er smíðaður nýr landgangur. Siglingin til Leith gengur vel í góðu veðri utan smávægilegra tafa vegna þoku og vélarbilunar. Til Leith kom Goðafoss mánudaginn 24. júlí.

Flóra hertekin og færð til Lerwick og síðar Leith

Flóra var skip í eigu Bergenska skipafélagsins og var í siglingum til Íslands og fór þá jafnan á nokkrar hafnir hér við land og flutti vörur og farþega. Þann 8. júlí 1916 fór skipið frá Reykjavík austur um land til Siglufjarðar og kom við í Vest-

mannaeyjum næsta dag en fór þaðan eftir skamma viðdvöl. Um kl. 10 að kvöldi 9. júlí er Flóra stöðvuð af vopnuðum breskum togara. Foringi togarans skipaði skipstjóra Flóru að halda til Leith sem síðar var breytt í Larwick. Skipstjóri Flóru neitaði því harðlega enda hafði hann gefið konsúl Breta í Reykjavík skriflega yfirlýsingu um að koma við í Englandi á leiðinni frá Íslandi til Noregs. En engu tauti var komið við foringja togarans og eftir skeytasendingar við bresku herstjórnina var ákveðið að Flóra skyldi halda til Lerwick. Um borð í Flóru voru 113 farþegar sem flestir voru á leið til Siglufjarðar til síldarvinnu. Má nærri geta að fólkinu hefur ekki litist vel á þetta ferðalag. Meðal farþeganna var Guðmundur Björnsson landlæknir og tók hann að sér að vera í forsvari fyrir hópinn. Ferðin til Lerwick gekk vel og þaðan var svo ákveðið að færa Flóru með öllu tilheyrandi til Leith. Þar hófst stímabrák milli stjórnvalda á Íslandi um að koma fólkinu heim og var þess farið á leit við Bergenska að Flóra flytti fólkid til Íslands en því var neitað. Þá var haft samband við Sameinaða Gufuskipafélagið DFDS um að skip þess, Ísland, sem var á ferð um Leith flytti fólkid til Íslands en því var þverneitað einhverra hluta vegna.

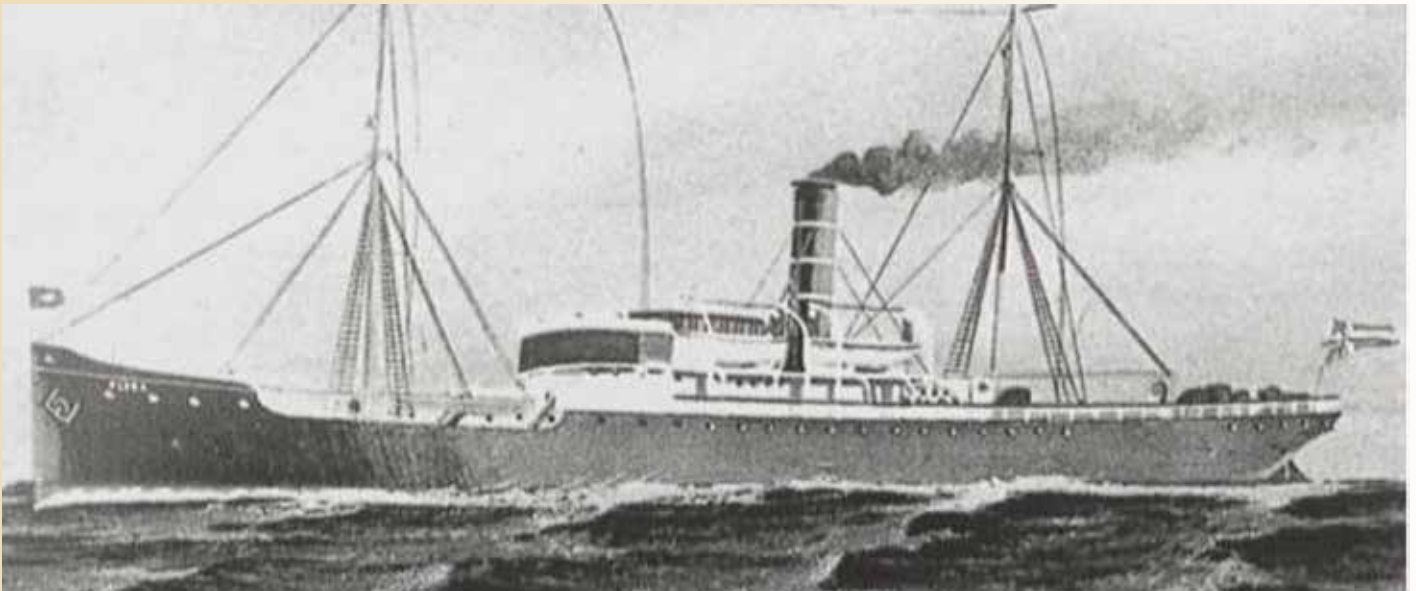
Fólkið varð svo vonglatt þegar þegar Goðafoss birtist og þegar Júlíus skipstjóri heyrði af vandræðum landa sinna ákvað hann að taka farþegana alla sem einn og flytja til Íslands. Þessi farþegafjöldi fór langt fram úr því sem Goðafoss mátti flytja á milli landa og lýsir Guðmundur landlæknir því hve djörfung skipstjórans á Goðafossi var mikil með þessari ákvörðun. Farþegaskírteinin væru dönsk og því hefði mátt kalla Júlíus skipstjóra fyrir danskan sjórétt og sem hægst svífta hann skipstjórastöðunni fyrir farþegafjöldann, útskýrði landlæknirinn seinna í fyrirlestri um hernám Flóru.

Þegar ákveðið hafði verið að fólkið yrði allt flutt heim með Goðafossi kom upp það vandamál að ekki voru næg björgunartæki fyrir fólkid. Júlíus skipstjóri leitaði þá til yfirvalda (Bord of Trade) og lauk því með því að þau lánuðu tvo björgunarfleka, hvorn fyrir 20 menn og 30 björgunarvesti og skildi þessu skilað þegar Goðafoss kæmi næst.

Miðvikudag 26. júlí er Goðafoss ferðbúinn og lætur úr höfn kl. 13:45. Um borð eru, auk nokkra farþega sem fyrir voru á skipinu, „104 farþegar karlar og konur sem voru með e/s Fluor sem tekin var af ensku herskipi er hún var á leið frá Reykjavík til Norður og austurlands meðfram ströndinni og færð niður til Lerwick og síðan til Leith“, segir í leiðarbók sem ekki er margorð um þessa atburði.

Fljótlega eftir að skipið er komið á siglingu er samkvæmt leiðarbók: „Lyfti er svingaði öllum 4 bátum út.“ Veður er gott alla leiðina til Íslands en oft mistur

² Það er hásetarnir staðfesta frásögn stýrimannsins í samtali við Morgunblaðið.



Flóra skip Bergenska.

eða þokuloft og siglir skipið þá með minnkaðri ferð samkvæmt leiðarþókninni og stundum gefnar þokubendingar. Líðan fólksins, viðgjörningur og aðhlyningur, var hin besta á Goðafossi að sögn landlæknis. Landsýn af Austfjörðum laugardaginn 29. júlí skömmu eftir hádegi. Nokkru síðar um kl. 15:05, Goðafoss er þá um 15 sjómilur út frá Dalatanga, sést vopnaður botnvörpungur á lengdar sem skýtur tvívegis af fallbyssu í átt að Goðafossi. Önnur kúlan lendir í sjónum um 5 m þvert af skipinu. Það má geta nærri að farþegum hefur ekki verið rótt með þessar trakteringar og jafnvel átt von á því að þeim yrði enn á ný snúið við eða þaðan af verra enda dæmi þess að skipum væri sókktt við þessi viðskipti. Yfirmenn frá togaranum koma um borð og skoða skipsskjöl og farmskrár og eftir þá skoðun fær skipið leyfi til að halda áfram.

Flóra skip Bergenska.

Kl. 18:45 er komið í höfn á Seyðisfirði þar sem skipið er afgreitt, pósti og farþegum skilað sem og vörum. „Skilaði öllum farþegum frá Leith ásamt farangri þeirra“, segir í leiðarþókn.

Goðafoss heldur frá Seyðisfirði aðfaranótt sunnudagsins kl. 05:00 á suðurfirðina. Ferðin gekk hægt en örugglega, siglt með hægri ferð, stoppað og lagst við akkeri um tíma vegna þoku.

Skipið kemur á Fáskrúðsfjörð, Reyðarfjörð, Eskifjörð, Norðfjörð og síðan aftur á Seyðisfjörð þar sem farþegarnir frá Leith, sem ætluðu norður, koma aftur um borð. Síðan eru viðkomustaðir, Vopnafjörður, Bakkafjörður – á leiðinni frá Bakkafirði til Kópaskers er skipið stoppað af bresku herskipi kl. 09:40, skipsskjöl skoðuð og leyfi veitt til framhaldssiglingar – Kópasker, Húsavík, Siglufjörður og þar „skilað 40 farþegum frá Leith ásamt farangri þeirra“, síðan „Hríssey 20 farþegar í land“ og eru þá allir Flórufarþegar komnir á áfangastað.

Síðan er farið á Akureyri, Siglufjörð,

Sauðárkrók, Hólmavík, Reykjafjörð, Norðurfjörð, Borðeyri (akkerað 7 fm dýpi við Prestbakka vegna myrks frá kl. 23 til 02:20). Síðan haldið á Hvammstanga, Blönduós, Skagaströnd, Sauðárkrók, Kolkuós, Hofsós, Haganesvík, Siglufjörð, Akureyri, Húsavík, Raufarhöfn, Þórshöfn, Bakkafjörð, Vopnafjörð, Seyðisfjörð, Norðfjörð, Eskifjörð, Reyðarfjörð og Fáskrúðsfjörð þar sem strandferðin endar 22. ágúst. Farmur sem átti að fara til Djúpavogs settur þar á land vegna þoku því ekki talið fært að sigla þangað að svo stöddu. Um borð eru, auk annars farms til útlanda, 350 hestar í lest og millidekki. Ferðin á ströndinni hefur tekið 25 daga og komið í höfn 38 sinnum. Farið er frá Fáskrúðsfirði 23. ágúst kl. 00:45 og haldið til Leith þangað sem komið er 25. ágúst upp úr hádegi. Losun hafin næsta dag og lokið 29. ágúst eftir hádegi. Þá er farið frá Leith og haldið til Kaupmannahafnar. Um kvöldið er skipið stöðvað af bresku herskipi. Eftir stutt samskipti er ferðinni haldið áfram. Komið til Kaupmannahafnar 1. september um hádegi og bundið á venjulegum stað, Asiatisk Plads. Ferðin hefur þá tekið 42 daga. Þann 2. september er losun hafin og henni lýkur og lestarþrifum 4. september. Þá er skipið tekið í dock hjá Burmeister og Wain, botnhreinsað og málað. Þessu er lokið á einum sólarhring og þá fært aftur að Asiatisk Plads

Háseti óhlyðnast, skipsréttur settur

Málavextir: Á Blönduósi föstudaginn 11. ágúst kl. 00:30 var Friðrik Jónsson háseti ekki komin til vinnu á miðnætti. Er stýrimaður spurði hina hásetana hverju það sætti að hann ekki kæmi upp var stýrimanni svarað af þeim Gils og Eyþóri að hann gegndi þeim ekki og vildi ekki úr rúminu og gaf hann enga orsök. Stýrimaður fór þá niður í hásetaklefan og ýtti við háseta og spurði hvort hann vildi ekki tórna upp. Sem svar heyrðist mjög ónugt: „Látið mig vera.“ Kom þá í ljós að háseti var ölvaður. Stýrimaður þreif þá í háseta

og vildi draga út, en þá reis háseti upp með vonsku og blótsyrðum og kvaðst hvergi fara en hótaði að berja stýrimann. Lét háseti sem óður maður og brúkaði ýmis smánarorð svo sem „þitt helvítis svínabest“. Enn fremur tók háseti barefli (fatabursta) og hugðist berja stýrimann með þeim ummælum að hann (háseti) vissi vel hvað það þýddi að berja stýrimanninn og hvað hann fengi fyrir slíkt, en hann, stýrimaðurinn, skyldi fá það með þeim óvöldu orðum sem hann brúkaði. Stökk þá háseti niður á gólfið og lét sem hann vildi ráðast á stýrimann sem alltaf hafði sömu orð uppi „viljið þér tórna til“. Þessu svaraði háseti með óbóta skömmum. Eftir skamma stund þýtur háseti út úr klefanum með þeim ummælum að hann vilji upp til skipstjóra og klega hvernig stýrimaður fari með sig. Nefndi stýrimaður þá til hina viðstöddu háseta, Sigurð Mariússon og Gunnar Stefánsson, og spurði þá hvort stýrimaður hefði misboðið háseta og kvaðu þeir nei við því. Háseti fór síðan í rúmið aftur og kom ekki til vinnu fyrr en kl. 08:00 sama dag. Nefndur háseti hefur tvisvar áður gert sig sekan um borð. Í Kaupmannahöfn 18. júlí mætti hann ekki til vinnu fyrr en við morgunverð og á Kópaskeri 3. ágúst er unnið var við losun mætti háseti ölvaður og óhæfur til vinnu á sinni dekkvakt. Er stýrimaður átaldir það fór háseti umyrðalaust og án leyfis og svaf alla sína vakt. Dómsorð: Hið ofanritaða var þannig í þriðja sinn sem hann gjörði sig sekan og sýndi óhlyðni og ofbeldi. Er stýrimaður vildi þröngva honum til að gera skyldu sína mætti hann ofbeldi sem að ofan er greint. Fyrir að hafa reynst óhlyðin og breytt ósæmilega við yfirmann sinn er háseti, Friðrik Jónsson, dæmdur til að borga ¼ mánaðarkaup sem er kr. 18,75 eftir gr. 10 í sjólögum. Undir þetta rita Friðrik Jónsson háseti, Júlíus Júlíniusson skipstjóri og vitni sem eru Sörensen 1. vélstjóri og Ólafur Sigurðsson 1. stýrimaður.



Félag skipstjórnarmanna

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

BEKINA
BOOTS
Built to last

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

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

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



SÉREFNI

BEWI

**Ryðfríir
stálbarkar**

Barkasuða Guðmundar ehf.

fyrir

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

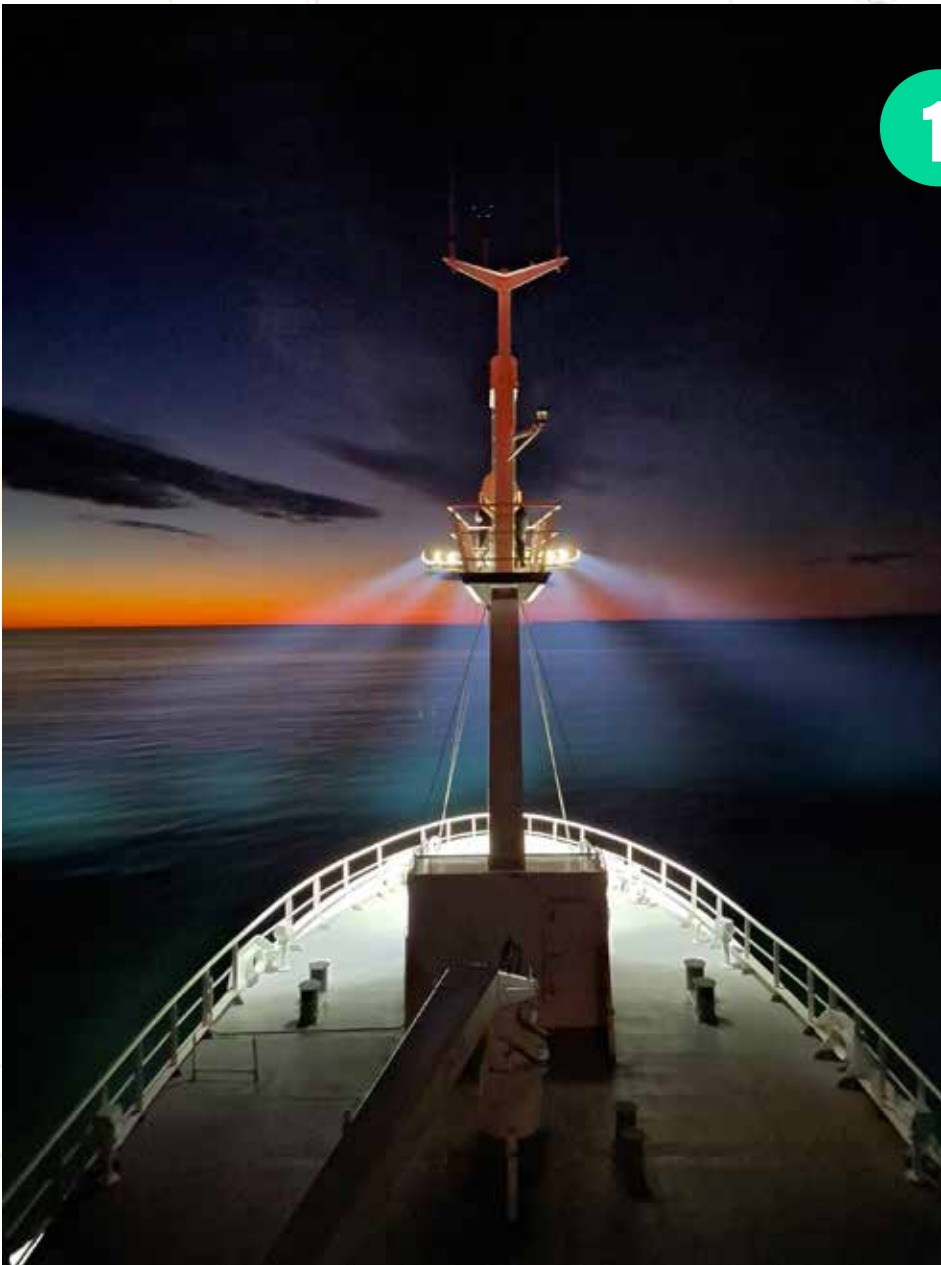


HILMAR SNORRASON SKIPSTJÓRI

NORÐURLANDA ljósmyndakeppni Sjómannanna 2026 HEIÐURSSÆTIN



Að venju völdu dómara keppinnar fimm myndir í heiðurssæti en þeim fylgja engin verðlaun önnur en heiðurinn.



Fyrst í heiðursflokknum varð mynd Halldórs Jóhannessonar skipstjóra á Rífsnesi sem kölluð er „Ný leið til skreytingar“. Dómarar mátu myndina mjög fallega. Línurnar væru hreinar og nákvæmar – varla hægt að gera betur. Dómarar skoðuðu aðrar myndir frá skipinu, en þessi stóð upp úr sem allra sterkust. Hún er einföld í framsetningu, en vinnur á með agaðri myndbyggingu og öryggi í sjónarhorni.



2

Í öðru heiðurssæti varð mynd Berit Bygren Sandli, „Suda á bógskrífu“, en Berit er fyrsti vélstjóri á norska farþegaskipinu Viking Sea. Dómarar sögðu myndina vera framúrskarandi samsett. Sterkar línur og góð litameðferð. Járníð aberandi og rýmið talar sínu máli. Hér sést að unnið er af krafti – mynd sem fangar iðandi vinnu í stáli og neistum.



3

Í þriðja heiðurssæti varð „Bleika regnhlifin“, mynd Jmaurr Go rafvirkja á danska tankskipinu Torm Dulce. Dómur myndarinnar var að hún væri létt og skemmtileg, góð samsetning, fallegir litir og skýrar línur. Ramminn vel hugsaður og sjónarhornið að ofan gæfi nýja sýn. Regnhlifin setti óvæntan svip á myndina – snúning sem fær mann til að brosa.



4

Í fjórða heiðursæti varð mynd Jörgen Språng, „Fundað í dælurúminu“, en Jörgen er matsveinn á sænska tankskipinu Bitflower. Jörgen, sem verið hefur einn sigursælasti sjómaður á Norðurlöndum í keppninni til þessa, fékk öfluga keppinauta sem að þessu sinni veltu honum úr verðlaunasæti. Dómaramatið var að þessi svarthvíta mynd fengi mann til að staldra við. Hvers vegna er sjómaðurinn þarna? Er hann í pásu – eða að fela sig? Myndin kallar á samtal við áhorfandann. Andstæðurnar eru sterkar og vel útfærðar og samsetningin styður við kyrrð og spennu í senn. Hér er ekki allt sagt – og það er styrkleikinn.



5

Síðasta myndin til að komast í heiðursæti var mynd Stian W. Iversen sem er fiskimaður á norska bátnum Feskargutten. Stian kallar mynd sína, „Eggumsværing á leið á miðin“. Dómarar sögðu hana sýna kvöldljós undir dramattiskum himni. Mynd sem gæti hæglega birst á síðum National Geographic. Andstæða blárra og gulra tóna er falleg og áhrifamikil. Ljós og litir vinna saman og skapa stemningu sem dregur áhorfandann inn í augnablikið.

Sjómannaþlaðið Víkingur óskar öllum heiðursverðlaunahöfum innilega til hamingju með árangur þeirra í keppninni og jafnframt öllum sjómönnum okkar sem lögðu sitt af mörkum til að gera keppnina spennandi og skemmtilega.

Til hamingju sjómenn!

Félög Styrkás, Skeljungur, Klettur, Stólpi og Hreinsitækni eru stoltir þjónustu- og samstarfsaðilar íslensks sjávarútvegs.

Við óskum sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með sjómannadaginn um leið og við þökkum fyrir mikilvægt starf og farsælt samstarf.

Valdimar Jóhannesson

ÉG FÉKK LÍF

Fortíðin kom í fangið á mér nýlega þegar sjóslys sem ég lenti í fyrir 50 árum rifjaðist óvænt upp fyrir mér. Eins afdrifaríkt og það varð í lífi mínu hafði slysið nánast horfið úr minningunni og aðeins órsjaldan glitt í það í endurminningunni síðustu áratugi.

ENDURMINNINGARNAR HVOLFDUST YFIR MIG

Á Sjömannadaginn í byrjun júní fór ég niður á Miðbakka í Reykjavíkurborg með Oliver, 3 ára dótturson minn, til að sýna honum skýrtnu fiskanna sem ég hélt að væru þar til sýnis eins og áður á þessum degi. Þeir voru ekki þar í þetta skiptið heldur á Grandagarði.

Þarna á Miðbakkanum var hins vegar gerð grein fyrir sjóslysum á síðustu öld umhverfis Ísland á fjöldamörgum kortum, - einu korti fyrir hvern áratug. Hinn ótrúlegi fjöldi skipsskaða var óhugnanlegur og sýndir sem punktar allt umhverfis landið með dagsetningum. Útilokað hefði verið að sýna alla skipsskaðana á einu korti án þess að allt færi í bendu og ófært að átta sig á hverju og einu slysi.

Ég leitaði fljótt upp áratuginn 1960-70 og mikið rétt. Efst til hægri á kortinu var punktur. Við hann stóð:

40. 30.ágúst (1963). Leifur Eiríksson, fiskibátur frá Reykjavík, sökk 80 sml. ANA- af Raufarhöfn.

Ég stóð sem þrumulostinn og endurminningarnar hvolfdust yfir mig með holskeflu tilfinninga. Ég fann fyrst og fremst til mikillar gleði fyrir þau fimmtíu ár sem ég hafði fengið síðan þá með öllum þeim ævintýrum, hamingjustundum en einnig auðvitað sorgum, sem lífið hafði fært mér, - fögnuði fyrir það að hafa fengið að lifa og ekki þurft að deyja í árdaga lífs míns. Mér fannst þar sem ég stóð þarna fyrir framan kortið með einn af mörgum gleðigjöfum í lífi mínu við hendina að ég væri mikill gæfumaður sem varla hefði getað kosið á betra en það líf sem ég fékk þrátt fyrir allt. Þarna á hafnarbakkanum held ég að ég hafi lifað mína æstu hamingjustund þegar ég gerði mér að fullu grein fyrir hvað ég hafði fengið með framlengingu lífsins í hálfa öld að svo komnu máli og kannski eitthvað lengra áfram. Ég kannaðist einnig við að ég hafði ekki alltaf tekið eftir þessu mikla láni undanfarna hálfa öld þegar eitt og annað hefur angrað mig. Þak-



Fremri röð sitjandi f.v. : Sverrir Bragi Kristjánsson, skipstjóri á Leifi Eiríkssyni RE 333, Gísli Jóhannesson, skipstjóri á Jóni Finnssyni GK 506, Valdimar Jóhannesson háseti á Leifi Eiríks. Aftari röð f.v. : Hafsteinn Sæmundsson 1. vélstjóri á Sigfúsi Bergmann GK 38, Skúli Waldorff háseti á Sigf. Bergm. GK 38, Guðgeir Helgason háseti á Sigf. Berg. , Hilmar Skúlason háseti á Leifi Eiríks., Hilmar Helgason skipstjóri á Hrafni Sveinbjarnarsyni GK 255, Gylfi Ragnarsson háseti á Sigf. Bergm. Guðgeir og Hilmar Helgasyni eru synir Helga Adalgeirssonar, sem var skipstjóri á Sigf. Bergm. Því miður var Hafsteinn Kristjánsson háseti á Leifi Eiríks. fjarverandi þegar myndin var tekin.

klætið flæddi um mig og hugurinn leitaði 50 ár til baka.

TALDI VÍST AÐ DAGAR MÍNIR VÆRU TALDIR

Við vorum á Leifi Eiríkssyni RE 333 tæpar 100 mílur norðaustur af Langanesi síðla dags á stilltum en afar köldum degi 30. ágúst 1963 að leita að vænlegri sildartorfu til að að kasta á. Árangurinn yfir sumarvertíðina hafði verið frekar rýr með ca fimm þúsund mál og tunnur en núna var heppnin með okkur. Í ljósaskiptunum náðum við að kasta nóttinni umhverfis stóra sildartorfu sem var ennþá inni þegar við vorum búnir að loka nóttinni og snurpa. Lukkan var að snúast á sveif með okkur.

Við vorum að koma úr þriggja daga viðgerð á nóttinni á Eskifirði. Okkur varð orðið ljóst að við vorum búnir að vera með útjaskaða nót allt sumarið sem hafði reynst okkur illa og hafði loks sprungið í

stóru kasti. Nú var nóttin loksins orðin eins og hún átti að vera. Þetta var risakast. Þegar við vorum búnir að ná torfunni að síðunni voru ennþá fjórir hringir úti og ljóst að í nóttinni var miklu meira en nótt til að fylla lestar og dekkstíur. En nú fór að blása ört upp og gerði fyrr en varði mikið óveður með krappri öldu þar sem rokið blés á móti hafstraumunum, sem voru miklir þennan dag. Við höldum þó ótrauðir áfram að háfa fallega síldina úr nóttinni í lestar skipsins og sáum ekki vegna sigurvímunnar að ört seig á ógæfuhliðina. Mikið magn af síld drapst í nóttinni, kannski hundrað tonn og lagðist þungt í skipið á stjórnborðshlið þar sem sildarnætur voru teknar að fiskibátunum. Meðan enn jök í veðrið og öldurnar voru farnar að falda hvítum brotum varð okkur ljóst að skipið gat ekki varist nema með því að létta á því og losna við síldina úr nóttinni. Lestar skipsins voru orðnar nánast fullar af síld. Ég fór af nótadeckinu fram á þilfar í stíu við stjórnborðslunn-

inguna með hnif í hendi. Ásetningur minn var að skera á nótna og freista þess að létta á bátnum. Strákarnir aftur á gerðu ráðstafanir til að setja hnif á stöng til að skera á pokann. Ég var rétt kominn í stíuna þegar mikil alda skall á bátnum og flæddi inn á þilfar. Skipið lagðist á hliðina. Þegar ég reyndi að stökkva upp úr stíunni til að komast aftur á nótaðekk þar sem gúmmibjörgunarbátinn var, rann ég á stúbrúnni og datt aftur fyrir mig í stíuna. Ég fékk ekki annað tækifæri því að nú fór skipið alveg á hliðina. Ég var lentur út í nótna. Í þeim svifum hentist háfurinn á mig af fullu afli og setti mig í kaf.

Ég komst úr kafi með miklum herkjum, -klæddur í klofhá gúmmistígvel og sjóstakk. Eftir nokkurt basl gat ég losnað við klofháu stígvelin en var þá orðinn alveg örmagna vegna mikillar áreynslu í jökulköldum sjónum og kannski einnig vegna örvæntingar. Mér var öllum lokið og flaut um mest í kafi. Ég taldi vist að dagar mínir væru taldir. Í þann mund sem ég var að gefast upp skaut niður í hug minn setningu úr bók danska heimskautafarans Peter Freuchen, -uppáhalds rithöfundar míns frá æskuárunum. Freuchen hafði það eftir Inúítum á Grænlandi að þegar maður væri búinn með allt sem maður ætti þá gæti maður helmingi meira. Hann sagðist hafa notað þessa speki á ögurstundu í einum af leiðöngurum sínum. Ég ákvað þarna örmagna að láta á þetta reyna. Við þetta óx mér ásmegin. Ég var ekki sáttur við að drukkna. Þeirri hugsun skaut upp í kollinum á mér að ekki ætti að vera mitt hlutskipti sem sjómanni í ihlaupum að drukkna. Það var þó vissulega áhættuþáttur sem sjómenn almennt bjuggu við og varð hlutskipti þeirra allt of margra þessi árin.

MJÓLKURBRÚSINN

Mér fannst skipið vera að velta yfir mig og reyndi mitt ítrasta til þess að komast sem fyrst frá því en einnig til að lenda ekki í sögi frá sökkvandi skipinu en varð þó aldrei var við sog. Á sama tíma fór ég að svipast um eftir einhverju til að fleyta mér á. Öldurnar voru sífelld að færa mig á kaf. Ég sá skipið síga niður að aftan þar til aðeins stefnið stóð upp úr sjónum. Mikill hvinur var meðan loftið úr lúkarnum var að þrýstast út um lofttúðurnar fram á hvalbak. Ýmislegt lauslegt flaut í sjónum. Ég reyndi að fleyta mér á stúborðum af þilfarinu. Þær voru svo gegnsósa að ekkert flöt var í þeim. Ég vissi um lóðabelgi sem voru festir ofan á stýrishúsið og var að vona að þeir myndu slíta sig lausa og fljóta upp. Þá kom björgunin eins og himnasending.

Tómur mjólkurbrúsi flaut í sjónum skammt frá mér. Mér tókst að ná honum eftir stuttan sundsprett. Á þessum tíma var ég í toppformi og afar góður sundmaður, alinn upp í gömlu sundlaugunum í Laugardal og keppti ávalt fyrir alla skóla

mína í sundkeppni bæði í bringusundi og skriðsundi. Ég þekkti þennan mjólkurbrúsa mæta vel enda hafði ég ítrekað borðið hann um sumarið til að hjálpa kokkinum að sækja mjólk og kost. Guðmundur kokkur var af léttasta skeiði og lélegur til fótanna. Mjólkurbrúsinn reyndist hið ágætasta flotholt, -mikið flotmagn, gott grip á honum og stöðugur í öldurótnu. Nú hélst ég á réttum kili með hann í fanginu og lyftist létt upp á öldutoppanna áður en ég brunaði niður ölduhlíðarnar sem mér fannst vera risavaxnar. Ég man að ég hugsaði: Þetta væri nú ansi skemmtilegt að húrta svona niður í djúpa öldudalina ef þetta væri ekki svona mikil dauðans alvara.

Hagur minn hefði nú vænkast. Enn var þó langt í land með björgun mína. Skollið var á niðamyrcur, veðrið kolviltlaust, hitastig sjávar 2 gráður á Celcius. Kalda vatnið í krönum er ylvogt í samanburðinum!!! Um 100 sjómílu voru í land. Ég taldi enga von til þess nokkur hefði orðið þess var að skipinu hvolfdi. Ég vissi að skip höfðu verið með köst ekki langt undan en hvernig í ósköpunum áttu þeir að hafa séð bátnum hvólfa í ljósaskiptunum þegar ég hafði ekki séð til þeirra rétt áður en ósköpin dundu yfir? Trúr Inúítum og Peter Freuchen hélt ég þó áfram að þrauka.

Ýmsar hugsanir leituðu á mig. Mér fannst dapurlegt að farast þarna án þess að skilja neitt eftir mig af verkum eða afkomendum. Mér var ekkert sérstaklega hugsað til fjölskyldu minnar né hvernig henni myndi verða við dauðdaga minn. Alls ekki datt mér í hug að um þetta leyti hrökk móðir mín upp úr svefni í Danmörku þar sem hún bjó og sagði við eiginmann sinn, Erik: „Það er eitthvað að hjá Lúkka“ en það var og er gælunafn mitt hjá nákomnum. Hún frétti ekkert af slysinu fyrr en seint daginn eftir. Í þá daga ferðudust fréttir seinna um heiminn en nú gerist. Við vorum mjög nánin. Þó að ég sé vantrúaður á það yfirmátturulega læt ég þetta fylgja hér með. Ég hef oftast upplifað svona hugboð sem ferðast langar leiðir án þekktra náttúrulegumála.

Ólíkt því sem flestir vilja halda um okkur vantrúaða hvarflaði ekki að mér að leita ásjar hjá almáttinu þegar syrti í alinn. Barnatrúin lifnaði ekki við. Guð á himnum kom mér aldrei í hug þennan tíma. Ég tel mig samt vera mjög hliðhollan kristninni og hef frá barnæsku haft afar góðan hug til Jesús Krists. Hann hafði mikilvægan og sigildan boðskap fram að færa um hagkvæmt siðgæði fyrir heiminn. Ekki er laust við að ég öfundi þá sem eru trúmenn. Það hefði kannski létt mér dvölina í sjónum. Á þessari stundu stólaði ég meira á Peter Freuchen. Nokkru seinna heyrði ég kallað úti í myrkrinu: „Takið þá fyrst sem eru í sjónum“ Þar kenndi ég skipsfélaga mína sem höfðu komist í gúmmibjörgunarbátinn. Ég vissi ekki fyrr en þarna að þeim hafði tekist að koma gúmmibátnum á flöt aftur á nótaðekk með miklu harðfylgi. Þarna

var Bragi Kristjánsson skipstjórinn okkar og kallaðist á við mennina á Sigfúsi Bergmann GK 38 frá Grindavík sem nú fór að leita að tveimur mönnum sem þeir fréttu þarna af að hefðu komist í léttabát sem við drógum með okkur. Kannski bjargaði þetta lifi mínu og þriggja annarra að Bragi brást svona drengilega við þegar þeir í gúmmibátnum hefðu getað komist í öruggt skjól en héldu þess í stað aftur út í óveðrið, lífshættuna og öldurótið. Helgi Aðalgeirsson, skipstjóri Sigfúsar Bergmanns, kallaði á Gísli Jóhannesson skipstjóra á Jóni Finnssyni GK 506 frá Garði til þess að taka mennina í gúmmibátnum. Helgi stýrði nú skipi sínu eins og vindurinn blés til að leita að léttabátum. Hann lýsti því sjálfur í grein í Sjómannadagsblaði Grindavíkur 30 árum seinna að hann hefði verið kominn svo langt frá slyssað að engin líkindi væru á því að léttabáturinn hefði getað rekið svo langt. Hann var að búa sig undir til að snúa við til að leita nær flakinu þegar menn uppi á stýrishúsi stöppuðu í þakið. Þeir höfðu séð léttabátinn koma inn í ljósgeislana frá skipinu. Eftir nokkurt bras komust þeir að bátnum án þess að sökkva honum og mennirnir tveir náðust aðframkomnir um borð. Tæpara mátti þetta ekki standa. Útilokað var að Hilmar og Ingimundur hefðu lifað það af að hrekjast miklu lengur í þessum kulda og stórsjó þar sem hver alda hefði getað kaffært bátsskelina, áralausa og vélarvana.

Það fór um mig gleðistraumur við kallið í Braga skipstjóra okkar í gúmmibátnum og í fyrsta skiptið lét ég mér detta það í hug að ég gæti hugsanlega bjargast þó að mér fyndist kannski ólíklegt að þetta skip sem komið var á vettvang gæti fundið mig á óraviddum hafsins í kolniðamyrcrí í mikill ölduhæð. Ég hélt að skipið væri bara eitt og ég sá það sigla frá mér en sá annars lítið hvað var að gerast. Ég sá geislana frá ljóskösturum skipsins dansa um sjóinn í tölverðri fjarlægð þegar ég var á öldutoppunum. Sundtök mín með fótunum og vindurinn færði mig í rétta átt. Nótnin flæddi um nágrennið og gerði einnig erfitt fyrir að nálgast mig. Skipið átti í hættu að fá nótna í skrúfunu sem væri hreint ekki spaug við þessar aðstæður.

ÖRMAGNA

Eftir hátt í hálf tíma við þessar erfiðu aðstæður kom ég inn í ljósgeislana frá happaskipinu Jóni Finnssyni GK 506 úr Garði. Sjávarkulduinn var búinn að gera mig afar vankaðan. Minningin er eins og í móðu þegar tveir sterkir menn gripu mig á rétta róli við skipsfliðina og kipttu mér með traustum og öruggum höndum inn fyrir lunninguna. Þarna lá ég örmagna á þilfarinu. Þegar gerð var tilraun til þess að láta mig standa í lappirnar var ekki lif eða tilfinning í þeim. Sterkir menn tóku aftan í stakkinn og drógu mig eftir þilfarinu aftur í matsal. Það var sælubuna. Í svona köldum sjó lifa menn ekki

lengur en um það bil hálf tíma. Öndun og hjartsláttur stöðvast vegna kælingar. Seinna las ég um ómanneskjulegar tilraunir lækna nasista á föngum um getu mannsins til að þola kulda í vatni. Þá áttaði ég mig á því að ég hafði verið á seinasta snúningi.

Sjófandi kaffið rann ljúflega niður. Ég var rifinn úr öllum fótum og háttaður með dúnsæng í koju. Eftir nokkra stund byrjaði skjálftinn sem varð svo ofsafenginn að ég hélst varla í kojunni. Eftir skjálfta um hríð fann ég hita kominn í kroppinn aftur og ég varð hinn hressasti, klæddi mig í lánsfót meðan fótin mín voru að þorna og dreif mig upp í matsal. Þar var Jóhann Þorsteinsson, sem seinna fékk viðurnefnið „vakri“, - kallaður Jóí vakri og varð margfrægur hestamaður. Jóí var mikill sundmaður eins og ég var og hraustmenni. Hann var á stundum ótrúlega góður félagi. Skemmtilegt atvik gerðist um sumarið í þá veru. Hann átti þó til að vera skapmikill og snúinn. Honum hafði tekist að komast upp á bakborðssíðuna þegar skipið valt og ná sér úr klofstígvélum og sjóstakk. Hann stakk sér til sunds og synti í áttina að skipunum sem seinna björguðu okkar. Gísli á Jóni Finnssyni GK 506 sagði á dögumum að hann hafi nánast komið á skriðsundi inn á dekk hjá sér!

Parna voru líka félagar mínir sex sem komust í gúmmibátinn og við fengum fréttir af björgun þeirra tveggja sem voru í léttabátum um borð í Sigfús Bergmann GK 38. Aldrei spurdist til þess þriðja sem ekki komst í gúmmibátinn eða léttabátinn. Hann var ósýntur. Flestir um borð voru illa syntir eða ósyndir.

„JA HÉRNA, ERT ÞETTA ÞÚ?“

Margt samverkandi varð til þess að ég bjargaðist þessa köldu nótt í Norður Íshafinu:

- Ég var góður sundmaður.
- Ég hélt alltaf ró minni.
- Ég hafði lesið Peter Freuchen.
- Ég þekkti mjólkurbrúsann vel þegar ég sá hann í daufum ljósum frá sökkvandi skipinu en ljósin slökknðu ekki fyrr en skipið var komið vel í kaf.
- Ég var í þæfðum ullarbol í fyrsta skiptið þetta sumar vegna mikils kulda en það hefur hægt verulega á ofkælingunni.
- Gísli Jóhannesson skipstjóri á Jóni Finnssyni var mjög hæfur og kjarkmikill maður en á báðum skipunum, Sigfúsi Bergmann og Jóni Finnssyni voru afar hæfir sjómenn sem kunnu til verka. Björgun okkar var því hröð, samstíga og markkviss.

Gísli var einn af frægustu aflaskipstjórum flotans með skip sitt Jón Finnsson frá Garði. Hann er af Gaukstaðakyni í Garðinum, sem er þekkt kyn duglegra sjósóknara Hann hafði rétt áður fyllt skip sitt og var nú kominn á vettvang. Ekki var árennilegt að sigla að slysstað vegna nótarinnar sem var föst við sökkvandi skipið sem var á leiðinni niður í djúpin.

Ef nótin hefði lent í skrufunni á Jón Finnssyni drekklöðnum varð skipið ekki aðeins ósiglingarhæft heldur átti einnig á hættu að dragast í kaf. Allir, sem sáu fullhlaðinn sildarskip þessara ára, vissu að þá var ekki mikið flotmagn eftir í skipunum. Gísli hins vegar var öryggið uppmálað. Fyrst náði hann Jóa vakra um borð sem var bakborðsmegin við hið sökkvandi skip og síðan lét hann menn sína leita með ljóskösturum um hvít-fyssandi sjóinn og pínulítil drepill kom í ljósgeislann. Ég var að komast réttu megin við flakið. Kannski sást ég vegna þess að ég var í skærgulum sjóstakk. Kannski endurkastaðist ljósið á silfurlituðum mjólkurbrúsanum. Þrátt fyrir hættuna af nóttinni var lagt að mér. Mér var borgið. Allir litir tilverunnar urðu skærir og geislandi við að endur-

aldrei uppi til að þakka honum fyrir líf mitt. Hann var orðinn þroskaður og þekktur maður fyrir hálfri öld og sennilega farinn til forfeðranna. Ég ætlaði fyrir fjöldamörgum árum að leita hann uppi en hætti við það þegar dóttir hans Valgerður, glæsileg ung kona, sem ég þekkti vel úr hestamennskunni hjá Faki, lést skyndilega úr sakleysislegru influensu. Mér fannst hann hafa nóg á sinni könnu þó ég færi ekki að fagna lífi mínu að henni brottfallinni. Síðan gróf hraðinn í lífi mínu þetta atvik í gleyskunnar djúp en kom upp á yfirborðið eins og hvalur úr djúpinu á Sjómannadaginn á Miðbakkannum.

Ég gügglaði „Gísli á Jóni Finnssyni“ . Hann var Jóhannesson. Þetta nafn var til í símaskránni og skráður skipstjóri í þokkabót. Hikandi hringdi ég í símanum-



Ahöfnin á Leifi Eiríkssyni RE 333 við komuna til Reykjavíkur 31. ágúst 1963. Fremri röð til vinstri: Sverrir Bragi Kristjánsson skipstjóri, Ólafur Helgi Pálsson stýrimaður, Guðmundur Einarsson háseti, Guðmundur Þorsteinsson matsveinn, Valdimar Hergils Jóhannesson háseti. Ingimundur Jónsson 1. vélstjóri.

Aftari röð f.v.: Jóhann Þorsteinsson háseti, Hafsteinn Kristjánsson háseti og Hilmar Skúlason háseti. Á myndina vantar Birgi Björgvinsson 2. vélstjóra sem kom ekki með suður en fór til síns heima að Viðilæk, Skriðdal.

heimta lífið sem var að glatast. Þegar við komum til Seyðisfjarðar fannst mér grasíð ótrúlega grænt, fjöllin gríðarlega blá og aldrei hafði ég tekið eftir því áður hvað stelpurnar voru guðdómlegar. Þrátt fyrir sorgina að missa röskan og góðan skipsfélagi, Símon Símonarson á Grettisgötunni, yfirskyggði gleðin yfir lifinu allt annað. Öll þessi saga flaug í gegnum hug mér þar sem ég stóð á Miðbakka með Óliver dótturson minn mér við hönd en einnig það sem á daga mína hefur drifið umliðin 50 ár, börnin mín fimm og stjúpson, barnabörnin mín 9 og einnig tvo syni stjúpsonarins. Foreldrar, eiginkonur, kærustur, tengdabörn, frændfolk, vinafolk, bræður og systir, atburðir, gleðstundir og sorgarstundir. Ég var djúpt snortinn.

Um kvöldið fór ég að harna það að ég leitaði Gísla á Jóni Finnssyni GK 506

erið og öldruð kona kom í símann. „Jú þetta er sami Gísli og var skipstjóri á Jóni Finnssyni árið 1963“ svaraði konan. „Hann er hérna. Viltu tala við hann?“ Ég kynnti mig með nafni þegar Gísli kom í símann. „Ja hérna, ert þetta þú?“ kom mildilega eins og hann hefði verið að biða eftir því allan þennan tíma að ég hefði samband til að þakka fyrir líf mitt. Við ákváðum að hittast næsta dag. Það urðu fagnaðarfundir þegar hann tók á móti mér við útidyrnar í þjónustuíbúðarhúsi sínu við Hvassaleiti og studdist við göngugrind. Mér var boðið til stofu þeirra Sigríðar Skúladóttur, eiginkonu hans í yfir 60 ár þar sem okkar beið uppdekkad borð með kræsingum í íbúðinni á þriðju hæð. Við ræddum saman í margar klukkustundir. Þessi dagur var Gísla enn í fersku minni. „Ég hef ekki heyrt hann tala svona mikið í mörg ár“, sagði Sigríð-

ur. Gísli fékk heilablóðfall fyrir nokkrum árum en hefur náð sér að miklu leyti þó að hann sé að nálgast 89 árin. Gísli var þekktur fyrir að geta látið gamminn geysa á árum áður. Ég hafði heyrt mikið í honum í talstöðinni á Leifi Eiríkssyni RE 333 sumarið 1963 og ævinlega til ánægju. Hann var þar fremstur meðal jafningja.

KRAFTAVERK AÐ NOKKUR OKKAR SKYLDI BJARGAST

Við Gísli bundumst fastmælum að halda með einhverjum hætti upp á daginn 30. ágúst 2013 þegar 50 ár væru liðin frá slysinu og hinni fræknu björgun. Um miðjan ágúst fékk ég óvænta hringingu frá Hafsteini Kristjánssyni skipsfélaga mínum á Leifi Eiríkssyni en hann er bróðir Braga skipstjóra. Hafsteinn sagði mér að hann og Bragi bróðir hans hefðu verið að ræða hvort ekki væri gaman ef við fjórir sem ennþá lifðum hittumst í tilefni þessara tímamóta. Úr varð að við ákváðum fund í Víkinni nokkrum dögum seinna og ákveðið að fá Gísla til að koma með okkur. Þegar til átti að taka komst Gísli ekki þar sem hann hafði þurft að leggjast inn á spítala í nokkra daga. Við hásetarnir þrír, ég, Hafsteinn og Hilmar Skúlason hittumst síðan með Braga skipstjóra á Víkinni nokkrum dögum seinna en fluttum okkur vegna ónæðis yfir á Kaffivagninn þar sem við höfðum mikið um að tala, - um slysið og um félag okkar á skipinu. Þrátt fyrir slysið var minningin um sumarið björt,

skemmtileg og oft hlegið. Hilmar, sem hafði komist í léttabátinn, sagði okkur margt um hve tæpt þeir stóðu. Kuldinn var slíkur þennan dag að þeir gátu ekki með loppnum höndunum losað um böndin sem festu léttabátinn við Leif Eiríksson. Þeim varð það lífs að Hilmar var með hníf í vasanum og gat skorið á bandið í þá mund sem skipið var að draga léttabátinn í kaf. Þeim tókst svo ekki að gangsetja vélina í bátnum þó að hinn maðurinn í bátnum væri Ingimundur Jónsson, sjálfur 1. vélstjórinn. Eflaust hefði honum verið auðvelt að gangsetja bátinn við eðlilegar aðstæður en þarna var allt á fleygiferð og barátta upp á líf og dauða að halda bátskelinni á floti. Bátinn rak því stjórnlaust undan storminum og lá við endalokum siglingar hans á hverri öldu.

Bragi og Hafsteinn rifjuðu upp hvað þeir stóðu tæpt. Bragi gat með naumindum vegið sig upp í gegnum dyr stýrishússins sem voru beint fyrir ofan hann og ekkert til að spyrna sér í. Litlu munaði að þeir sem voru á nótaðekkinu kæmu ekki gúmmibátum upp og út fyrir rekkverkið sem einnig var fyrir ofan þá. „Við hengjum nánast í lausu lofti, kræktum fótunum í rekkverkið og notuðum hendurnar til að koma gúmmibátum upp fyrir og út“, sagði Hafsteinn okkur. - Tæpara mátti ekki standa með neinn okkar og eiginlega kraftaverk að nokkur okkar skyldi bjargast.

REISUM ÞEIM MINNISMERKI



Gísli Jóhannsson, velgerðarmaður minn, ungur að árum og ákveðinn í því að láta hvergi deigan síga. Hann stóð sannarlega við það á ögurstundu í minni lífi.

Við ákváðum að hittast aftur nálægt fimmtíu ára minnisdeginum sem varð úr 1. september á Víkinni en núna var hinn aldni höfðingi Gísli með okkur og í þokkabót 4 menn sem höfðu verið á Sigfúsi Bergmann við björgunina. Helgi Aðalgeirsson, sem var skipstjóri á Sigfúsi Bergmann, er fallinn frá, en synir hans tveir voru í hópnunum en af þeim var annar (Guðgeir) með föður sínum þetta sumar, meðan hinn (Hilmar) var enn á barnsaldri en hann varð síðan kunnur aflaskipstjóri með Hrafn Sveinbjarnarson GK 255 í Grindavík. Þarna við hringborðið í Víkinni rann það vel upp fyrir mér af hverju mér fannst svo gaman að vera til sjós í fjögur sumur. Fáir eru eins miklir sagnameistarar og sjómenn sem dvelja langstundum í lokuðum og einangruðum heimi þar sem sögurnar fá oft vængi og tækifæri til að þróast.

Eftir þennan skemmtilega fund varð mér ljóst að það er ekki síður ánægjulegt að bjarga mannlífum en að vera sá sem var bjargað. Ég skildi einnig hvaða geigvænlegu fórnir Íslendingar hafa fært Ægi til að komast af í landinu og til þess að hífa landið upp úr fátækt til ríkidæmis á síðustu öld. Allir Íslendingar ættu að skoða kortin um skipstöpin og muna eftir öllum mönnum sem fóru í sjóinn. Mjög margar fjölskyldur eiga um sárt að binda. Tveir afabræður mínir fóru kornungir í sjóinn og var það ennþá skuggi í fjölskyldunni nærri öld síðar þegar ég fór fyrst að muna eftir mér. Langamma mín sem dó 40 árum fyrir fæðingu mína jafnaði sig aldrei: Sonur hennar Erlendur Björnsson, afabróðir minn, lýsir því svo í bók sinni Sjósókn: „Varð hún aldrei söm og áður eftir fráfall tveggja sona sinna sem drukknuðu í Skerjafirði.“ Er ekki kominn tími til þess að reisa mönnum sem fórust í hafi verðugt minnismerki og meitla nöfn þeirra hvers og eins í steininn eins og sumar þjóðir gera við þá sem hafa látið lífið fyrir ættjörð sína?

Á sjálfan afmælisdaginn höguðu atvikin því svo að ég sagði þessa sögu hér að ofan á Reykjavík Dance Festival. Varla skeikaði klukkustund frá því að árin fimmtíu væru liðin. Sagan varð hluti af verki Kõru, yngstu dóttur minnar, sem er með lokapróf frá leik- og dansdeild Listaháskólans. Verkið var athugun á mismuninum á veruleikanum og sýndarveruleikanum. Ég var fulltrúi hins óæfða veruleika en Védís vinkona hennar og skólafélagi var fulltrúi sýndarveruleikans með tilbúinni frásögn og dansi. Kannski fannst áhorfendum veruleikinn taka öllum sýndarveruleika fram í dramatík enda væri ótrúlega margt oft með öðrum hætti ef eitt mannlíf bjargaðist eða glataðist.

Kortin á Miðbakknum gætu sagt fjölmargar slíkar sögur. Enginn veit hvaða stórar breytingar hefðu orðið á okkar litla samfélagi ef allir þessir litlu punktar á kortunum hefðu aldrei þurft að fara á kortin og allir þeir menn þar, sem fengu sína þungu skapadóma, hefðu verið áfram með okkur og ofið sínar lífsfléttur inn í tilveru þjóðarinnar.

Traustur félagi í sjávarútvegi

Skeljungur hefur þjónað sjávarútveginum og smábátaeigendum í tugi ára. Skeljungur óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn

