

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

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



Traustur félagi skipaþjónustunnar

Skeljungur veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi

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



Skeljungur

Aðildarviðræðum við Evrópusambandið var hafnað

Niðurstaðan um að hafna áframhaldandi aðildarviðræðum við Evrópu-sambandið eru skýr skilaboð um að meirihluti landsmanna telur að framtíð Íslendinga verði best mótuð hér heima. Fyrir okkur Íslendinga snýst málið ekki um andstöðu við Evrópu eða samstarf við nágranna-þjóðir. Þvert á móti höfum við lengi átt farsælt samstarf við Evrópuríki í gegnum EES-samninginn, Schengen og fjölmarga alþjóðlega samninga. En það er grundvallarmunur á samstarfi og því að færa ákvörðunarvald að hluta eða öllu leyti yfir okkar mikilvægustu auðlindum í sjó og á landi, inn í sameiginlegt kerfi þar sem hagsmunir stærri ríkja veða þyngra.

Íslenskur sjávarútvegur byggir á reynslu kynslóðanna, ábyrgri nýtingu landhelgi okkar sem við börðumst fyrir og þeirri staðreynd að fiskimiðin umhverfis landið eru lífæð byggða, fjölskyldna og fyrirtækja. Sjómenn vita betur en flestir að ákvarðanir um veiðar, aflamark, sókn og verndun stofna verða að taka mið af aðstæðum á miðunum hverju sinni. Þær ákvarðanir mega ekki verða fjarlægðar okkur, háðar pólitískum málamið-lunum í Brussel eða samkeppni við hagsmuni ríkja sem eiga allt aðra sögu, aðstæður og tengsl við hafið.

Meirihluti þjóðarinnar hafnaði því að aðildarviðræður við Evrópusam-bandið yrðu teknar upp að nýju, það eru skýr skilaboð. Íslendingar vilja halda opnum dyrum til viðskipta, vísinda, menntunar og menningar, en við viljum ekki setja yfirráð yfir auðlindum Íslands í óvissu. EES samn-ingurinn hefur tryggt okkur aðgang að innri markaðnum án þess að sameiginleg sjávarútvegss Stefna Evrópusambandsins nái yfir íslensku fiskimiðin. Það eru verðmæti sem ekki má förna fyrir óvissu.

Við sjómenn eigum að vera málsvavar skynsemi í þessari umræðu. Okku-ur hefur farnast vel á flesta mælikvarða, á Íslandi eiga allir að geta haft það gott. Við þurfum að taka höndum saman og lækka verðbólgu og vexti í landinu, það getum við vel gert með sameiginlegu átaki. Sjálfstæð stjórnun auðlinda hefur skapað verðmæti og atvinnu. Verkefnið fram undan er ekki að einangra Ísland, heldur styrkja stöðu okkar sem sjálf-stæðrar fiskveiðiþjóðar í nánú samstarfi við Evrópu. Þar liggur kjarni málsins, í samstarfi og gagnkvæmum viðskiptum. Við segjum nei við því að láta frá okkur forræði yfir fiskimiðunum.

Sjávarútvegssýningin í Kópavogi 22. til 24. september.

Félag skipstjórnarmanna verður með bás á sjávarútvegssýningunni, við hvetjum alla til að lita við hjá okkur. Við viljum kynna fyrir fólki þau flottu störf sem eru í boði fyrir stýrimenn og skipstjóra á íslenskum skip-um. Við höfum orðið þess áskynja að margir vita ekki hvað störfín og skipin hafa breyst mikið á undanförunum árum. Því viljum við breyta. Á básnum verða starfsmenn félagsins, skipstjórar og stýrimenn til skrafs og ráðagerða. Við munum svara spurningum um hvaðeina varðandi þau fjölbreyttu störf sem eru í boði á fiskiskipum, flutningaskipum, ferjum, varðskipum, rannsóknaskipum, hafnsögubátum, dráttarbátum og öðr-um skipum sem halda samfélaginu gangandi. Við viljum einnig vekja athygli á félaginu okkar Félagi skipstjórnarmanna, hvað við erum að gera fyrir félagsmenn og hvert við stefnum í framtíðinni. Við bjóðum félags-menn, gesti og gangandi velkomna til okkar í spjall á bás okkar E10.

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“. Netjið á jonhjalta@simnet.is

Forsíðumynd: Forsíðumyndin er af Breka VE 61. Kallinn í brúnni þar er Magnús Ríkarðsson.

Efnis- yfirlit

- 4 Ungt fólk sjái tækifærin. Árni Sverrisson um kynningarátak Félags skipstjórnarmanna.
- 6 Kallinn í brúnni er Jón Góa Sigurgeirsson.
- 11 Var sjómönnum til heilla. Minnisvarðinn Bárður Snæfellsás.
- 12 Helgur reitur sjómanna. Minnisvarði um síðutogara og síðutogarasjómenn afhjúpaður á Akureyri.
- 14 Þá var ís fjarða á milli. Ágúst Ingi Sigurðsson, yfirhafnsögumaður í Hafnarfirði og stýrimaður, sendir stutta ádrepu úr fortíðinni.
- 16 Ljósmyndakeppni sjómanna 2026, takið þátt sjómenn góðir. Eindagi skila er 30. nóvember næstkomandi.
- 18 Kallinn í brúnni er Magnús Ríkarðsson.
- 21 Talnagátan er snúin. Spreytið ykkur endilega.
- 22 Þá mátti engu muna að Goðafoss færirst. Heiðar Kristinsson heldur áfram umfjöllun sinni um Júlíus Júlíusson.
- 25 Breytingar hjá Samherja. Karl Eskil kveður, Jón Þór tekur við.
- 26 Nafnið Gyllir merkir „hinn gullni.“ Fimmti hluti umfjöllunar Helga Laxdal um íslenska skuttogara. Að þessu sinni ræðir um 13 skip.
- 32 Júpiter GK og Júní GK í höndunum á bæjarlistamanni Ísafjarðar og sjómannsins Inga Bjössa.
- 34 Vélfaag, hver er staðan? Alfreð Tulinius verður fyrir svörum.
- 36 Vald hinna veiku. Guðni Th. Jóhannesson kynnir nýútkoma bók sína um sögu landhelgismálsins 1971 til 1974.
- 40 Nauðgað af skipstjóranum. Hilmar Snorrason færir okkur fréttir utan úr heimi.
- 45 Lausn talnagátunnar.
- 46 Víkartindur strandar. Kíkt í 100 ára afmælisrit Landhelgisgæslu Íslands sem þeir Guðjón Arngrímsson og Guðni Einarsson, hafa skráð og kemur senn út.

DRSXD-NXT og DRSXXA-NXT



Nýju NXT ratsjárnar frá Furuno nota nýja "solid-state" tækni og bjóða upp á fjölda nýrra eiginleika.

- X-band ratsjár með breytilegum snúningshraða, 24/36/48 RPM
- Magnetrónulausar ratsjár fánlegar með 25 W til 200 W (4KW til 25KW) sendiorku
- Tengjast beint við Timezero og NavNet Touch
- Breiðbandspúls „RezBoost“ sem gefur hærri upplausn og skarpari greiningu
- Langdrægni frá 32 sml með 60 sm hatti (DRS4D-NXT)
- Langdrægni frá 72 sml með val um 3.5', 4' eða 6' loftnetsstærðir (DRS6A-NXT)
- Litar endurvarp eftir því hvort það sé kyrrstætt eða á hreyfingu
- Allt að 2° sendigeisli með DRS4D-NXT eða 0.7° með DRS6A-NXT. Þrengri geisli gefur betra langdrægi og greiningu fjær en breiðari geisli gefur betri greiningu nær
- Ferlar allt að 100 ARPA merki samtímis
- Greinir fugla á allt að 5 sml sem getur verið kostur við fiskileit



DRS6A X-Class



DRS12A X-Class



DRS25A X-Class

- X-band. Val um 3.5', 4' eða 6' loftnetsstærðir
- 6, 12 eða 25 kW
- Breytilegur snúningshraði, 24/36/48 RPM
- Skali frá 0.0625 sml til 96 sml
- Tengist beint við Timezero og NavNet Touch
- Léttari og sterkari gírkassi og mótör
- Ferlar allt að 30 ARPA merki samtímis
- Greinir fugla í allt að 5 sml fjarlægð

FR-10 og FR-12 eru skjáeiningar frá Furuno með stjórnborði til notkunar við DRS ratsjárnar.

Í DRS AX-Class ratsjám er aðgreining endurvarpa á stuttum skölum meiri og skarpari en áður.

Einnig hefur þetta skilað skýrari endurvörpum úr mikilli fjarlægð, þ.e. á löngum skölum, Þessir nýju eiginleikar í Furuno DRS AX ratsjám, hafa hingað til eingöngu verið í ratsjám framleiddum fyrir stærstu flutningaskip.



Árni Sverrisson formaður Félags skipstjórnarmanna

Kynningarátak Félags skipstjórnarmanna



Togarinn Viðey RE-50 á veiðum.

Við Íslendingar erum sjávarútvegsþjóð. Sú sjálfsmynd er ekki úr lausu lofti gripin. Sjávarútvegur, siglingar og þjónusta tengd hafi og höfnum hafa mótað byggðir landsins, atvinnulíf, menningu og sjálfstæði þjóðarinnar. Samt hefur sifellt stærri hluti þjóðarinnar fjarlægst sjávarútveginn og störfin á sjó. Börn og ungmenni alast nú mörg hver upp án þess að hafa beina snertingu við sjómennsku, fiskveiðar eða flutninga á sjó.

Þetta skapar áskorun fyrir framtíðina. Þótt margir sjái skipin við bryggju og lesi fréttir af sjávarútvegi, kvótakerfi og aflaheimildum gera færri sér grein fyrir þeirri þekkingu, dómgreind, ábyrgð og reynslu sem þarf til að stjórna skipi, mannskap og verðmætum við krefjandi aðstæður. Á bak við hverja örugga siglingu, hverja veiðiferð og hverja komu skips til hafnar standur fólk sem ber mikla ábyrgð.

Þess vegna hefur stjórn Félags skipstjórnarmanna ákveðið að leggja aukna áherslu á sýnileika stéttarinnar. Markmiðið er að kynna almenningi, sérstaklega ungu fólki, hvernig störf skipstjóra og stýrimanna hafa þróast og hversu áhugaverð, fjölbreytt og krefjandi þau eru. Við viljum hefja störf skipstjórnarmanna til vegs og virðingar og sýna þær miklu breytingar sem orðið hafa á störfunum og skipunum

sjálfum. Þetta eru ekki störf fortíðarinnar heldur framtíðarstörf í háteknivæddri, alþjóðlegri og ábyrgðarmikilli atvinnugrein.

Bás E10, komið og spyrjið okkur

Í því skyni verður Félag skipstjórnarmanna með bás E10 á Sjávarútvegssýningunni í Fifunni í Kópavogi dagana 22.–24. september. Þar verða starfsmenn félagsins, stjórnarmenn og starfandi skipstjórnarmenn tilbúnir að ræða við gesti, svara spurningum og segja frá störfunum. Félagið hefur einnig fengið auglýsingastofuna Pipar til liðs við sig og hóp ungranna, með Ingimar Tryggvason pródúsent í fararbroddi, til að útbúa kynningarefni og myndband sem ætlað er að ná til ungs fólks og almennings í gegnum samfélagsmiðla.

Störf skipstjóra og stýrimanna eru fjölbreytt og ábyrgðarmikil stjórnunarstörf á margs konar skipum. Þar má nefna fiskiskip, fraktskip, ferjur, varðskip, rannsóknaskip, hafnsögubáta, dráttarbáta og önnur sérhæfð skip sem halda samfélaginu gangandi. Margir skipstjórnarmenn starfa einnig í landi, meðal annars hjá Landhelgisgæslu Íslands, höfnum, flutningafyrirtækjum, Hafrannsóknastofnun, Fiskistofu og víðar.

Starfið snýst um ákvarðanir sem teknar

eru við sibreytilegar aðstæður, meðal annars með tilliti til veðurs, sjólags, búnaðar, áhafnar, afla, farms og siglingaleiða. Skipstjóri þarf jafnframt að taka mið af lögum, reglum, alþjóðlegum skuldbindingum, öryggi og samskiptum við útgerð, stjórnvöld, hafnir og aðra hagsmunaaðila. Skipstjóri ber ábyrgð á skipi, áhöfn og góðri umgengni við náttúruna, auk þess að sinna þeim verkefnum sem skipinu er ætlað að sinna. Stýrimenn gegna lykilhlutverki í siglingu, vaktstöðu, öryggi, stjórnun og framkvæmd verka um borð.

Mannlegi þátturinn

Þetta eru störf þar sem bókleg menntun, verkleg reynsla og persónuleg yfirvegur þurfa að haldast í hendur. Í umræðu um sjávarútveg er gjarnan talað um kvóta, aflaverðmæti, útgerðarfélög, markaði, afurðaverð og stjórnmál. Allt skiptir þetta máli. En oft gleymist mannlegi og faglegi þátturinn, maðurinn í brúnni og áhöfnin sem lætur kerfið virka í raun.

Það er skipstjórnarmaðurinn sem þarf að meta hvort óhætt sé að halda til veiða, hvernig bregðast skuli við veðri eða bilunum, hvenær eigi að sigla í höfn og hvernig tryggja megi öryggi áhafnar og verðmæta. Sama grundvallarábyrgð á við um farmmenn

sem flytja vörur til og frá landinu, skipstjórnarmenn á ferjum sem tengja samfélög saman, starfsmenn Landhelgisgæslunnar sem sinna öryggi og eftirliti og hafnsögumenn og stjórnendur dráttarbáta sem bera ábyrgð á öruggri komu og brottför skipa.

Á sama tíma hefur starfið breyst gríðarlega. Brú nútímaskips er tæknilega fullkominn vinnustaður þar sem leiðsögukerfi, ratsjár, fjarskipti, sjálfvirkni, gagnasöfnun, veðurupplýsingar, afladagbækur, eftirlitskerfi og annar fjölbreyttur hugbúnaður styðja við daglegar ákvarðanir. Tæknin krefst þekkingar og símenntunar en hún leysir manninn ekki af hólmi. Hún styður við ákvarðanir en tekur þær ekki. Þess vegna er mikilvægt að ungt fólk sjái að skipstjórn er ekki aðeins hefðbundin sjómennska heldur einnig stjórnumanstarf, tæknistarf, öryggisstarf og leiðtogastarf.

Nýliðun er eitt stærsta verkefnið fram undan. Ef við ætlum að tryggja sterka stöðu íslensks sjávarútvegs, örugga flutninga, öfluga hafnarstarfsemi og faglega stjórnun skipa þurfum við að laða að hæft fólk. Það gerist ekki af sjálfu sér. Við þurfum að fara í skólana, á sýningar, á samfélagsmiðla og inn í almenna umræðu og sýna fjölbreytileika starfanna, allt frá



Lifandi laxi dælt úr brunnbáti í fiskeldis kvi hjá Haafelli ehf.

fiskiskipinu sem sækir verðmæti í sjóinn til fraktskipisins sem tengir Ísland við umheiminn, ferjunnar sem heldur samfélögum saman, varðskipisins sem tryggir öryggi, rannsóknaskipsins sem safnar þekkingu og minni þjónustuskipa sem sinna mikilvægum verkefnum við strendur landsins.

Menntun skipstjórnarmanna er forsenda öryggis og fagmennsku. Í störfum þar sem ein röng ákvörðun getur haft alvarlegar afleiðingar verður að gera miklar



Loðnu dælt úr nótinni á uppsjávarskipinu Sigurði VE-15.

kröfur. Félag skipstjórnarmanna hefur í gegnum tíðina verið málsvári þessarar reynslu og talað fyrir betri mönnun, auknu samtali við stjórnvöld, sjálfbærri nýtingu auðlinda, sanngjörnum kjörum, öryggi á sjó, bættri menntun og virðingu fyrir faglegu mati og ákvörðunum þeirra sem bera ábyrgðina um borð.

Ungt fólk sjái tækifærin

Nú bætist við markvissara áttak til að gera störfin sýnilegri. Það er ekki gert af hégóma. Það er gert vegna þess að samfélag sem skilur ekki störfin á sjó á erfiðara með að meta þau að verðleikum og samfélag sem metur þau ekki að verðleikum á erfiðara með að tryggja að þau verði mönnuð af hæfu fólki til framtíðar.

Kynningarátakið snýst því um meira en sýningarbás eða kynningarbækling. Það snýst um að endurvekja skilning og virðingu fyrir störfum sem hafa borið þjóðina áfram og munu áfram skipta sköpum. Við viljum að ungt fólk sjái tækifæri í þessum störfum og að stjórnvöld hlusti á þá sem þekkja hafið af eigin reynslu. Skipstjórar og stýrimenn eru ekki aðeins hluti af gömlum atvinnuvegi. Þeir eru hluti af nútímasamfélagi, öryggiskerfi landsins, fæðuöryggi, útflutningi, byggðafestu, þekkingarsköpun og tengslum Íslands við umheiminn. Þeir eru leiðtogar á sjó, oft fjarri landi, þar sem aðstæður breytast hratt og ábyrgðin verður ekki framseld.



Olíu dælt á milli skipa, íslenskir skipstjórnarmenn eru viðá.



Úr brúnni á Kaldbak EA-1, mikið af upplýsingum á mörgum skjám.

Það er tímabært að vekja athygli á störfum skipstjóra og stýrimanna með staðreyndum, frásögnum, samtali og sýnileika. Við viljum að ungt fólk sjái framtíð í störfum á sjó og framtíð í skipstjórnarnámi.

Því verður Félag skipstjórnarmanna á Sjávarútvegssýningunni í Fífunni 22.–24. september og býður unga sem aldna velkomna á bás E10.

KALLINN Í BRÚNNI

JÓN GÓA SIGURGEIRSSON

Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Jón Góa Sigurgeirsson, fæddur á Akureyri 25. apríl 1982. En ég ólst upp á Dalvík.

Maki: Kvæntur Írisi Björnsdóttur.

Börn: Saman eigum við tvö börn, Hafrúnu Leu Jónsdóttur, en hún er fædd 2012, og hann Kristófer Brimi Jónsson fæddan 2018.

Skóli: Ég fór í Skipstjórnskólann 2006, þá 24 ára gamall og klára 2009.

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

Þau eru allmörg. Held þau séu í raun 20 talsins. Byrja á Viði Trausta EA-517. Síðan Björgvin EA-31, Arctic Warrior H176, Baldvin Þorsteinsson EA-10, Snæfell EA-310, Kristina EA-410, Vilhelm Þorsteinsson EA-11, Margrét EA-710, Björgúlfur EA-312, Bergur VE-44, Oddeyrinn EA-210, Björg EA-7, Barði NK-120, Kaldbakur EA-1, Bjarni Ólafsson AK-70, Birtingur NK-119, Harðbakur EA-3. Ég hef verið á tveimur Snæfellum og tveimur Margrétum og loks tveimur Vilhelm Þorsteinssonum, mis-lengi þó á hverju skipi, allt frá frá einum túr upp í nokkra, og jafnvel einhver ár á sumum. Þetta eru mjög ólík skip hvert á sinn hátt bæði stór og smá. Þó fannst mér spennandi þegar maður fékk að fara á Oddeyrina EA-210 að veiða fisk og reyna koma með hann lifandi að landi.

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

Ég er á Harðbak EA-3 sem er 29 metra, smíðaður 2019, svo kallaður 3sml bátur. Það fiskast vel á hann og hefur gert. Harðbakur er snyrtilegur og vel tækjum búinn og fer vel með áhöfnina. Síðan hef ég á sumrin verið með annan fótinn á Margréti EA-710 á makríl. Þetta eru gjör ólík skip hvað veiðigetu varðar og sjóhæfni Bæði hörku skip á sinn máta.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Ég hef nú verið með svo mörgum skipstjórum að það væri ósanngjarnt að taka



Kallinn í brúnni, Jón Góa Sigurgeirsson.

einhvern einn út úr sem eftirminnilegastan. Allir eru þeir jú ólíkir hver á sinn hátt og maður hefur lært af þeim öllum, vonandi.

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

Það er nú svipað svar með það. Ég hef verið með gríðarlega mörgum á sjó í gegnum tíðina en ég gæti svo sem svarað hér að það var skemmtilegur tími þegar ég var á Snæfelli EA-310 árin 2010 til 14. Ég var 2. stýrimaður og við vorum svona flestir á svipuðum aldri, ungir og sprækir. Vorum á frystingu og ísfisk og það gekk vel að fiska og mórallinn upp á sitt besta.

Hver er besti sjómaður sem þú hefur

haft í þinni áhöfn?

Það er ekkert hægt að svara þessu nema þannig að allir eru góðir í einhverju en ekki öllu.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að?

Borða? Djúpsteiktur með ískaldri mjólk er herramanns matur.

Veiða? Þetta er allt gaman ... bara að maður fái eitthvað.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk? Strangheiðarlegan steiktan í raspi.

Hver er furðulegasti fiskur sem þú hefur veitt? Steinsuga. Það er skritinn fiskur.

Uppáhaldsmið og af hverju?

Ætli ég verði ekki bara að segja Selvogsbanki og það svæði. Þar eru gjöful mið á

Í traustum höndum – alla leið

HD býður heildstæða iðn- og tækniþjónustu fyrir sjávarútveg og iðnað – allt frá stálsmiði og viðhaldi til sérhæfðra tæknilausna.

Með ástandsvöktun og ástandsdrifnu viðhaldi greinum við frávik snemma og getum brugðist við áður en þau leiða til bilana og óvæntra stöðvana. Þannig stuðlum við að minni niðritíma og auknu rekstraröryggi.



RÁÐGJÖF



TILBOÐSGERÐ



FRAMLEIÐSLA



AFHENDING



EFTIRFYLGNI

Kynntu þér ástandsvöktun
í rauntíma á bás C36



hd.is

vissum tímum, mikið af örnefnum og nánd við dranga, eyjur og land.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Ég man ekki eftir neinu aftakaveðri enda oftast verið á stórum og góðum sjóskipum. Hins vegar á minni bátunum er sýnd góð sjómennska og haldið til lands eða í var á undan veðrinu.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Nei, það hef ég sem blessunarlega alveg sloppið við, 7, 9, 13.

Eftirminnilegt atvik, eitt eða fleiri?

Ætli það hafi ekki verið á hryggnum við Héraðsdýpi þegar slitnaði frá mér nýlegur poki með fjórum aflanemum og reif belgsjána af. Ég náði að kasta hinu trollinu okkar yfir hann og ná öllu gössinu. Í pokanum voru 7 tonn af vænum þorski og ekki legg fall í trollinu. Það var gott hol, ég man eftir því.

Hver er mesta breyting siglingartækja sem þú hefur upplifað?

Ætli það sé ekki Ais. Maður getur fylgst með því hvað menn eru búnir að vera að gera og eru að snúast í. Svo eru aflanemar og höfuðlínustykkin að verða mjög flott og hjálpa manni að meta hvort maður sé að týna einhverja fiska upp og svo framvegis. Og blessaða internetið hjálpar með til dæmis nýjustu veðurspám og ölduhæð og framvegis.

Þin skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Þetta er viðkvæmt mál. Ég tel að í grunnin hafi þetta virkað vel og geri enn. Þótt aflaheimildir hafa færst á fárra hendur er það ekki endilega eitthvað neikvætt. Út frá því hafa sprottið stór og öflug sjávarútvegsfyrirtæki sem sækja fram á erlenda markaði og eru betur í stakk búinn til að mæta sveiflum í veiðum og vinnslu eftir árum. Ég held að við værum ekki meðal fremstu sjávarútvegsþjóða í nýtingu afla, í veiðum og vinnslu, sem einhverjir kotbændur.

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

Mér finnst þeir bara ekkert í öfundsverðri stöðu í að meta þetta þar sem fiskurinn er jú með sporð og illa hægt að ráða í magn og fleira. En einhvers staðar verður að setja punkt og koma í veg fyrir það versta af öllu sem er ofveiði. Við viljum jú alltaf eiga fiska í sjónum til næsta árs og ára. Svo vissulega hafa þeir gert eitthvað rétt. Síðan má alltaf deila um hvort veiða megi meira eða minna eitthvert árið eftir tegundum. Til dæmis fyndist mér að hrygningarstopp ættu að vera í rauntíma



Áhöfn Harðbaks, talið frá vinstri; Jón Steinsson, Gunnar Finnsson, Sigurður Jónsson, Skarphéðinn Oliverson, Dagur Ragnarsson, Sindri Stefánsson, Jóhann Ólason, Hallur Baldursson, Sigurjón Sigurðarson og Jón Góa.



Landsýn. Algennt sjónarhorn sjómannsins.



Jón Góa hefur þjónað á tveimur Margrétum. Hér er hann í brúnni á þeirri eldri.



Þau eru mörg skipin sem Jón Góa hefur komið nærri eða 20 talsins. Eitt þeirra er Margrét EA-710 sem hér liggur bundin við bryggju.

GLORIA®

Nýr Robus ofurkjarni

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

HELIX™ Robus

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

Þankraftur

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

FLOTTROLL

PANTROLL

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

Helix þantæknin er einkaleyfisvarin

HAMPIÐJAN

hampidjan.is

mælingum en ekki fyrir fram ákveðin því að fiskurinn hrygnir ekkert endilega alltaf á sama tíma. Aðstæður í sjónum eru breytilegar. Fæða, selta, hitastig, straumar, allt er þetta og fleira breytingum undirorpið. Breyturnar eru svo margar og samspil þeirra flókið.

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

Ég tel að þau geti haft mikil áhrif. Þetta helst allt saman í hendur, fæðuframboð og fisktegundir. Kannski verða engar stórar breytingar næstu tíu árin en ef miklar breytingar verða gætu til dæmis fiskistofnar fært sig á óhefðbundnari slóðir á eftir fæði og framvegis.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?

Nei, ekki enn en sjáum til hvað framtíðin beri í skauti sér.

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

Já, ef maður sér einhvern sem maður telur plumma sig á sjónum.

Að lokum fyrir tónlistaráhugamenn, bíofara og bókaorma:

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

Ég hlusta á nánast allt. En ef íslenskt þá



Harðbakur EA-3 er vel búinn tækjum, segir Jón Góa.

eitthvað gamalt og gott. Tónlistarmennirnir mínir, ef ég ætti að velja, myndi ég nefna þá Bjartmar Guðlaugs og Halli Reynis, svona til að gefa einhver nöfn.

(b) Hvaða bók ertu að lesa núna?

Ég les reyndar ekki mikið nema fréttir og einstaka greinar.

(c) Uppáhalds kvikmynd? Leikari?

Meet Joe Black, frábær kvikmynd með þeim Brad Pitt og Anthony Hopkins sem er annar tveggja upphaldsleikara minna. Hinn er Denzel Washington.



ÞÆGINLEG & ÖRUGG Á SJÓ VIÐ ERFIÐUSTU AÐSTÆÐUR






KILLETTHÁLS 15 | 110 REYKJAVÍK | WWW.JONBERGSSON.IS | 588 8881
 #JONBERGSSON /JONBERGSSON

Texti og myndir: Jón Hjaltason

MINNISVARÐINN BÁRÐUR SNÆFELLSÁS

Fyrir örófi alda þegar risar og tröll blönduðu geði og jafnvel blóði við menn fæddist drengur sem nefndur var Bárður en faðir hans var af risum og tröllum kominn. Bárður þótti afbragð annarra karlmanna að friðleik og vandist snemma á íþróttir og vígfimi og fróðleik ýmis konar, galdra og forneskju. Öll hans kunnátta kom þó fyrir ekki þegar hann sá á eftir Helgu dóttur sinni til Grænlands en þangað rak hana nauðuga á hafisjaka. Hún hafði verið að leik þegar óknyttadrengurinn og náfrændi hennar, Rauðfeldur að heiti, hrakti hana út á jakann og stjakaði honum af svo miklu afli frá landi að Helga vissi næst af sér á meðal manna að Eiríkur Þorvaldsson rauði bauð henni vetrarvist í Brattahlíð í því landi sem Eiríkur kallaði grænt til að ginna þangað landflóttamenn. Bárður tók dótturhvarfinu illa, drap Rauðfeld bróðurson sinn, sem þá var ellefu vetra, og í leiðinni Sölva bróður hans, tólf vetra. Skómmu síðar leitaði Þorkell, faðir þeirra, bróður sinn uppi og réðist á hann af heift mikilli en báðir voru rammir að afli og tættist upp lyng og mói þar sem þeir tókust á og varð eftir svart moldarflag. Að lokum féll Þorkell lærbrotinn og gekk Bárður þá í burtu, mæddur mjög. Og var eftir þetta breyttur maður, þögull og erfiður í öllum samskiptum.

Viðureignin við Þorkel og dótturmissirinn hvíldi sífellt þyngra á Bárði og þar kom að hann þraut andlegt þrek, gaf frá sér eignir og lét sig hverfa úr mannlegu samfélagi. Og var helst talið að hann hefði gengið í Snæfellsjökul, byggt sér þar helli að tröllasið og var hann eftir það nefndur Bárður Snæfellsás. Hafa Snæfellingar síðan haft Bárð fyrir heitguð sinn og hefur hann reynst mörgum hinn mesti bjargvættur, ekki síst sjómönnum.

Slík er sagan að baki minnisvarðanum á Arnarstapa og er þó ekki nema hálsögd.

Tryggvi Jónsson, skipstjóri og bræður hans, höfðu lengi haft á þrjónum að minnst foreldra sinna, ábúendanna á Bjargi, og bróður, sem varð úti á Jökulshálsi í desember 1928, aðeins 19 ára gamall. Hugmyndin var enn í gerjun þegar fundum þeirra og myndhöggvarans, Ragnars Kjartanssonar, bar saman.

– Nýtum hraungrjótið sem er hér allt í kring í slíkan minnisvarða, lagði listamaðurinn til. Bræðurnir féllu fyrir hugmyndinni og Bárður Snæfellsás reis með sama lagi og vörðurnar sem á öldum áður vísuðu ferðalöngum veginn yfir eyðisanda og heiðar.



Forvitinn ferðamaður gægist í gegnum klof Bárðar. Listaverkið er sex metrar á hæð og nálega 300 tonn á þyngd, hlaðið úr hraunhellum sem notaðar voru eins og þær komu fyrir í náttúrunni, en lagðar í sementsblöndu svo ekki hníkist til þó geri hamfaraveður.

Bárður Snæfellsás stendur á Miðmundarhóli á Arnarstapa. Upp að honum hallar sér mosagróin steinhella sem á er lettrað með hástöfum:

BÁÐUR SNÆFELLSÁS REISTUR Í MINNINGU
BRÓÐUR OKKAR TRAUSTA JÓNSSONAR F 13. 3.
1909 D. 16. 12. 1928 OG FORELDRA, GUÐRÚNAR
SIGTRYGGSDÓTTUR F 17. 6. 1878 D. 18. 2. 1941 OG
JÓNS SIGURÐSSONAR F 17. 8. 1876 D. 25. 5. 1956.

Undir er nafn Haraldar Jónssonar, en Haraldur hafði safnað í sjóð til að standa straum af minningarkerkinu, og minnt á að systkinin frá Bjargi komu öll að verkinu með einum eða öðrum hætti.

Það vafðist ögn fyrir í byrjun hvert Bárður átti að horfa steinrunnum augum. Til sjávar því Bárður var löngum sjómönnum til heilla. Niðurstaðan varð þó að hann skyldi snúa að Snæfellsjöki og Stapafelli. Jökullinn er hans og þangað leitaði Bárður í sálarkvöl sinni og þangað inn hvarf hann mönnum. Og af Miðmundarhóli blasir hann við öllum sem fara um þjóðveginn fyrir Jökul, hann ber hátt yfir húsín á Stapa og sjómenn eygja hann úr langri fjarlægð.

„HELGUR REITUR SJÓMANNA“

Á SJÓMANNADAGINN SÍÐASTA VAR AFHJÚPAÐUR Á AKUREYRI
MINNISVARÐI UM SÍÐUTOGARA OG SÍÐUTOGARASJÓMENN.

Sæmundur hringdi

„Hugmyndin að minnisvarðanum var fyrst kynnt á síðutogarahátíð 2011 sem haldin var hér á Akureyri. Þá kom Jón Þórisson leikmunateiknari með teikningu af verkinu og gaf togarasjómönnum,“ segir Sigfús Ólafur Helgason. „Síðan gufaði þetta einhvern veginn upp og ekkert gerðist fyrir en Sæmundur Pálsson hringdi í mig fyrir svona einu og hálfu ári og spurði hvort ég væri ekki til í að koma þessu í framkvæmd. Þá var góð ára yfir sjómönnum, skipslíkön voru á hvers manns vörum og við að fara í vinsælar ferðir með sjómönnum út fyrir landsteinana. Ég var því sannfærður um að þetta væri hægt og sagði já en setti skilyrði, ég vildi fá að ráða hverjir yrðu í vinnuhóp um verkið.

Já, sjálfsagt mál, svaraði Sæmundur, og setti það skilyrði á móti að hann yrði ekki í vinnuhópnum. Og þannig gekk saman með okkur.“

Eftir þetta tók Sigfús Ólafur upp símann og hafði samband við þá Davíð Hauksson, Sævar Inga Jónsson og Trausta Jörundarson; jú þeir voru allir reiðubúnir. Þannig varð til fjöggra manna vinnuhópur sem hófst þegar handa um að fjármagna verkið.



Sigfús Ólafur Helgason við afhjúpun minnisvarðans um síðutogara og síðutogarasjómenn.



Minnisvarðinn er skammt undan þar sem forðum var Höepfnersbryggja á Akureyri.

Kertaljósakross

„Við fengum tilboð frá Slippnum í smíðina,“ segir Sigfús Ólafur, „sem á endanum varð töluvert dýrari en ráð var fyrir gert. En okkur gekk greiðlega að afla styrktarfjár, mest frá stéttarfélögum sjómanna. Einstaklingar og fyrirtæki lögðu einnig í púkkið og Samherji kom með stóra upphæð. Við erum þó ekki alveg búnir að ná endum saman en ég hef engar áhyggjur. Það tekst.

Það var svo á Sjómannadaginn sem fjórmenningarnir sáu afrakstur vinnu sinnar þegar afhjúpun minnisvarðans fór fram.

„Verkið er að heita má óbreytt frá því sem Jón heitinn teiknaði það forðum,“ segir Sigfús Ólafur. „Bobbingarnir þó eitthvað örlítið breyttir en gálgin og aldan óbreytt. Að vísu hefur bæst við verkið sem er lýsingin, söguskiltið og þrír bekkir, að ógleymdum kertaljósakrossi sem Björn Sveinsson járníðnaðarmaður átti hugmyndina að, smíðaði og gaf.“

Sigfús Ólafur segist hafa fallið samstundis fyrir hugmynd Björns um kertaljósakross. „Hann er orðinn svo mikil miðja í minnisvarðanum. Hér um kvöldið loguðu fjögur kerti í krossinum. Enginn vissi hver hafði komið þeim fyrir. En svo var því hvíslað að mér að þar hefði gamall sjó-

maður verið að verki sem vildi minnast fjögurra látinna vina sinna og sjómanna. Þetta er einmitt tilgangur okkar með öllu þessu brótti, að búa til stað þar sem sjómenn og aðstandendur þeirra geta komið saman, til að gleðjast en líka til að minnast þeirra sem hafið hefur tekið til sín.“

„Akureyrarbær á hrós skilið“

Sigfús Ólafur segist gríðarlega ánægður með hvernig til hefur tekist með minnisvarðann. „Hann er jafnvel fállegri en ég átti von á, svona upplýstur í hauströkkriinu sem færist nú óðum yfir. Það varð svolítið þref við bæinn um hvar minnisvarðinn ætti að standa. En þetta er góður staður og Akureyrarbær á hrós skilið fyrir hvernig hann hefur komið að þessu með okkur nú á síðustu stigum, þetta hefur tekist afskaplega vel. Niðurstaðan er meiriháttar.“

Minnisvarði togarasjómanna við Drottningarbraut á Akureyri er nú þegar tekinn að skipa sérstakan sess í hugum sjómanna. Um það segir Sigfús Ólafur Helgason: „Til mín kom á dögnum aldraður sjómaður. Hann var afskaplega þakklátur fyrir minnisvarðann og kvaðst þess fullviss að hann yrði um alla framtíð sem helgur reitur sjómanna.“



Ljósakrossinn, hugmynd og smíði Björns Sveinssonar. Allur frágangur svæðisins og aðgengi er Akureyrarbæ til sóma.



Þrír bekkir eru umhverfis minnisvarðann, gefnir af Steinsmiðju Akureyrar, fjölskyldu hjónanna Vilhelms V. Þorsteinssonar og Önnu Kristjánsdóttur og í þeirra minningu. Á myndinni eru fjögur börn þeirra hjóna. Frá vinstri, Kristján, Valgerður Anna, Sigurlaug og Þorsteinn. Þriðji bekkurinn er gefinn af Sjómannafélagi Eyjafjarðar og Félagi skipstjórnamanna. Þess skal getið að Sjómannafélag Eyjafjarðar er eigandi að minnisvarðanum.



„Ég fékk hugmyndina að fánastönginni eftir afhjúpun minnisvarðans. Hún er sett á þrjá bobbinga. Þarna verður flaggað í gleði og sorg. Eftir tilefnum sem gefast,“ segir Sigfús Ólafur Helgason.



Sæmundur Pálsson, sem Sigfús Ólafur kallar guðföður minnisvarðans, við söguskiltið sem er á íslensku og ensku.

ÁGÚST INGI SIGURÐSSON:

GANGFÆRT Á ÍS FRÁ AKRANESI TIL REYKJAVÍKUR



Myndin er að visu ekki frá árinu 1695. Hún er tekin allmiklu síðar og sýnir Reykjavíkurhöfn í janúar 1918. Þá gerðist það líkt og 1695 að Kollafjörðinn lagði og ísinn á Reykjavíkurhöfn varð „svo þykkur, að skip urðu naumast höggvin eða söguð út úr höfninni,“ segir Jón Helgason í Árbókum Reykjavíkur.

Mynd: Jón Hjaltason/einkasafn

„Við erum alltaf að kvarta um alla skap-
aða hluti,“ skrifar okkur Ágúst Ingi Sig-
urðsson, yfirhafnsögumaður í Hafnarfirði
og stýrimaður. „Menn þurftu að dila við
önnur vandamál hér í gamla daga. Með-
fylgjandi er annáll frá 1695. Hann gæti al-
veg sómt sér í Víkingi.“

Við erum hjartanlega sammála Ágústi
Inga. Hér kemur annállinn sem hann
sendi okkur með þeim niðurlagsorðum
að það væri örugglega hægt að finna fleiri
slika.

Annáll ársins 1695

Suðurnesjaannáll: Sunnudag fyrsta í Góu
rak hafís mikinn inn á Nesjaflóa, er
nordanveður hafði rekið austan og sunn-
an fyrir landið, og fyllti allt upp hið syðra.
Barst rek af honum inn á beitir Seltir-
ninga og jakar langt inn á vikur. Allt var
þakið ís, austan við og sunnan. Fylgdi
honum fiskur, magur og einsýnn. Var ís-
inn í flóanum fram um vertíðarlok.

Hestsannáll: Var vetur góður, fjúkalitill,

þurr og frostasamur. ... Kom hafís, ei ein-
asta fyrir norðan, heldur og fyrir austan
og sunnan með öllum Suðurnesjum og í
Borgarfjörð. Það höfðu menn fyrir satt að
getumálum, að ganga mundi mega á haf-
ísi af Skaga á Akranesi í Hölmakaupstað
[Reykjavík] á Seltjarnarnesi. Sexæringur
brotnaði í þeim ís í Garði suður, en allir
komust af og á ísinn. ... Skiptapi varð í
Bjarneyjum með 3 mönnum. ... Gras-
brestur var mikill þetta sumar um suður-
og vesturlandið, að ei hafði slík óarán-
skeð, það elztu menn kunnu frá að segja.
Fyrir norðan var árferði gott uppá gras-
vöxt, en bágt fyrir austan. ... Haustið var
regnsamt og urðu úti hey allvíða, gerði
fjúk og snjó á þíða jörð fyrir allraheil-
agramessu. ... Skiptapi varð á Grímseyjar-
sundi með 6 mönnum.

Annálsgreinar frá Holti: Var það ár feikna-
frost. Stór grasbrestur.

Eyrarannáll: Var vetrarfar víðast um allt

Ísland mjög gott með snjóleysum og
góðri veðráttu upp á landið, en þó með
stórfrostum á milli, svo fjörðu víða lagði,
en fiskirí hindraðist og neyzluvötn víðast
heimantóku, mönnum og fénaði til бага.
Einninn kom hafís fyrir allt Norður- og
Vesturland og inn af fjörður (inn á firði) á
þorra og lá þar fram að sumri, úr hverjum
að kom 1 hvalur í Bolungarvík, þá 3 vik-
ur voru af góu; voru á 70 vættir spiks,
item annar uppkom í Ögurhólum um
kongsbænadagsleytið (Kóngsbænadagur-
inn var 19. apríl). Þessa ísa fraus svo
saman, að riða mátti nes af nesi yfir allar
fjörður, einninn yfir flóann milli Flateyjar
og meginlands, og langt þar út eptir, sem
menn í mannaminnum mundu ei því lík
ísalög, og ei af sér eldri mönnum heyrt
hefðu, af hverjum stórfrostum jörðin víða
í sundur sprakk með stórsprungum svo
sem gjár, hverjar dögg og vatn í sig
drukku, nær daggir og votviðri um sum-
arið og haustið opt á dundu, því haustið
varð mjög votviðrasamt með miklum

hriðum, hvar ofan á um veturnætur og fram yfir allraheilagramessu komu frostleysu drifsnjóar, svo allt upp fyllti; þar ofan í komu stóreflis vatnshríðar, hverjar fram hleyptu mörgum og miklum skriðum víða um landið í brattlendi og hliðum með skógum og landi í stórspildum í sjó ofan, svo margar jarðir hér í sýslu, sem og víðar, misstu mikið land, bæði af túnnum, engjum, skógum og beititeigum, á meðal hverra var: Hattardalur báðir í Álptafiirði, kongsjarðir, Hestfjörður og aðrar fleiri. Í Öfundarfirði: Hestur, Tunga, Kirkjuból, Eyri, hvar tún mestallt af tók, Veðrarar báðar. Í Dýrafirði: Hvammur og Hjarðardalur stóri, hvar tún öll að mestu aftók með öllum engjum, svo sú jörð fæst nú eigi byggð. – Þessa árs sumar var þurrt og graslítið, því ei spratt sökum klaka, sem í jörðunni var, því ei var meir þétt en alin, 3 kvartil og hálf alin niður frá grasrót ofan að klaka um haustið snemma, þá lík grafin voru í kirkjugarð, og ei varð harðatorf til eldiviðar í torfgröfum skorið það sumar, sökum klaka. – Frá þessum nýársdegi og allt fram á góu gaf sólin ei svo mikla birtu eður hita af sér, sem annars venjulegt var og til forna verið hafði, svo umferðamenn sáu ei sinn skugga af hæstu fjöllum, hvar margir menn eptir tóku. ... Í Færeyjum segjast þvílík harðindi og frost verið hafa, að bæði menn og fénað hafi til dauðs kalið hópum saman, þar með mjög hart til matvæla, svo margar manneskjur hafi þar af

hungri dáíð og 800 fjár hafi þar í hel frosið. Sama sögðu þeir hollenzku fiskarar, er hingað til lands komu það ár. Svo og sögðu þeir hafisumgirðing kringum allt þetta land í hafinu, svo að varla yrði með skipum að landinu komizt, utan lítið í suðursátt. Sömu harðindi og miklu frost komu hér allvíðast um Ísland, svo í víðustum stöðum féll mikið sauðfé og hestar stórhópum, og velflestir skáru nautpening og sauðfé til helminga frá heyjum og sér til matar, því björg fékkst ei af sjó, sökum þeirra miklu lagnaðarisa, er á öllum fjörðum og vikum fram á fiskimið um allt landið lágu, svo skipum varð ei komið til sjóróðra, svo í Strandasýslu í Neshrepp og víðar vakað á ísnum um vorið, og upp úr þeim vökum hákarl, flyðri og fiskur dreginn 1½ og 2 vikur sjóar frá landi, og á hestum til lands reitt fólkinu til bjargar. Í þessum miklu ísum suður fyrir Garði á Suðurnesjum brotnaði eitt franskt hvalveiðiskip, með því móti, að þeir eltu eina skozka fiskiduggu, hver inn í ísinn til lands á undan þeim hleypti til skipbrots, og komust svo á land á skipbrotunum, en þeir Frönsku hleyptu inn í ísinn eptir þeim, en ísinn klemmdi utan af þeim, svo þeir misstu þar skip og göss, en komust með lífi á land. ... Þessa yfirstandandi árs vor var þurrt og kalt, en sumar heitt og þurrt, hvar fyrir mjög heylitið varð og stórgrasbrestur víðast um Ísland, svo heyskapur var helmingi minni sumstaðar, en sumstaðar þriðjungu, bæði

á túnnum og engjum um landið, hvar fyrir búandi fólk varð að lóga af þeim litlum friðu kindum, sem um vorið eptir harðindin eptir lifðu, svo miklu, sem menn þeim sumarfengnu, litlu heyjum, ei fódrað gátu.

Mælifellsannáll: Vetur í meðallagi og vor gott. Urðu skiptapar tveir í Hafnarfirði. Lítill grasvöxtur um sumarið, en nýting góð.

Vallaannál: Útsunnan hægviðri nýársdag. Vetur upp þaðan harður um allt land með snjóum og norðanstormum, ísalögum og hörkufrostum alltítt. ... Vorið kalt og hart með litlum grasvexti.

Setbergsannáll: Þann 19. Apríl kom hér inn fyrir Skaga inn í alla firði sá mikli hafís ...; var hér um krossmessuleyti; var af sumum kallaður lausais. Það hafði áður spurzt til hans á Austfjörðum og milli lands og Vestmannaeyja. Gagnslaus var hann hér sunnanlands. Brunaði hann inn djúpfloann, þrengdi sér inn í hverja vík, inn lengst í Hafnarfjörð, svo á landi stóð, einninn Skerjafjörð og svo fjörð af firði inn með öllum sveitum og út í Hvalfjörð. [Setbergsannáll er yfirleitt talinn óáreiðanlegur. Hins vegar bjó annálaritarinn á Setbergi á Álftanesi og hefur því með eigin augum séð er ísinn kom inn á Faxaflóa. Þessi lýsing er því látinn fljóta hér með].

Ryðfrír stálbarkar

fyrir

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

Barkasuða Guðmundar ehf.



LJÓSMYNDAKEPPNI SJÓMANNA 2026



Ljósmynd: Haukur Grettisson

Árið 2002 efndi Sjómannablaðið Víkingur til fyrstu ljósmyndakeppninnar fyrir íslenska sjómenn og sjómenn á íslenskum skipum. Hvati þess að efnt var til keppninnar var að fá sjómenn til að nota tímann úti á sjó meðal annars til tómstundaíðkunnar. Að auki var tilgangurinn að taka þátt í Norðurlandljósmyndakeppni sjómanna sem fram hafði farið um árabil milli Danmerkur, Noregs, Svíþjóðar og Finnlands. Það var því full þörf á að koma okkar sjómönnum á framfæri í þeirri keppni. Okkar sjómenn hafa unnið til verðlauna 19 sinnum á þessum árum auk þess sem níu hafa fengið heiðursseti. Næsta Norðurlandakeppni fer fram í Helsinki í byrjun febrúar á næsta ári.

En nú er komið að íslensku keppninni og hvetjum við alla sjómenn til að taka þátt. Viðfangsefnið er ærið enda af nægu að taka við að mynda menn og málefni um borð sem krefst ekki endilega mikils eða dýrs myndavélabúnaðar. Flestar nýrri gerðir farsíma taka myndir í gríðarlega góðum gæðum sem gera slíkar myndir gjaldgengar í ljósmyndakeppnina. Þegar eru farnar að berast myndir í keppnina sem mun fara fram í desember næstkomandi og því hvet ég alla sem þetta lesa til að hefja þegar myndasöfnun fyrir næstu keppni. Þar verða 15 myndir valdar sem halda síðan áfram í Norðurlandakeppni sjómanna á næsta ári.

Myndir má senda allt árið á: ljosmyndakeppni@outlook.com eða captsnorrason@outlook.com en keppnin er í umsjón Hilmar Snorrasonar skipstjóra og ritnefndarmanns blaðsins.

Þrjár megin reglur keppninnar eru að sjá sem sendir myndina inn þarf að hafa ýtt á afsmelliðhnappinn sem skapaði myndina, að efnið tengist lífi og starfi sjómanna og helst að vera tekin á síðustu tveimur árum.

Sýnum og sönnum að íslenskir sjómenn séu öflugir myndasmiðir. Lokafrestur til að senda inn myndir er 30. nóvember næstkomandi.

SJÓFATNAÐUR GÆÐAVÖRUR



sala@samhentir.is



samhentir.is



575 8000



Suðurhraun 4a, 210 Garðabæ



Samhentir

KALLINN Í BRÚNNI

MAGNÚS RÍKARÐSSON

Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Magnús Ríkarðsson frá Ólafsvík. Fæddur þar hinn 20. ágúst 1964.

Maki: Anna Hulda Long. Við erum búin að vera gift síðan 1993.

Börn: Helena Ósk, f. 1986, Sólveig Rut, f. 1988, Ríkarð f. 1990 og Unnur Ástrós f. 1999.

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

Ætli ég hafi ekki byrjað þetta 14-15 ára að róa með pabba á síðutrolli. En bara á sumrin. Var í skóla á veturna. Fór svo 1982 í Stýrimannaskólann í Vestmannaeyjum sem er synd að hafi lagst af svo ég bæti því nú við. Þar var boðið upp á afskaplega gott nám. Annars ætlaði ég ekkert að leggja sjómennskuna fyrir mig, ekki nema þá óbeint. Hafði afraðið að fara í fiskeldisnám á Hólum í Hjaltadal þegar ég hitti stráka af Gunnari Bjarnasyni sem voru á leið til Vestmannaeyja í Stýrimannaskólann. Ég slóst í hópinn og þar með var starfsævin ráðin.

Hvaða ár laukstu skipstjórnaprófi?

Árið 1984 frá Stýrimannaskólanum í Vestmannaeyjum.

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

Fyrst var ég með pabba á Gunnari Bjarnasyni SH 25. Svo rerí ég á milli bekkja í Stýrimannaskólanum. Var til dæmis á Lómi SH á humarvertíð. Eftir skipstjórnaprófið var ég aftur á Gunnari Bjarnasyni með pabba. En fluttist síðan til Vestmannaeyja þaðan sem kona mín er og þar vildi hún búa. Ég var eitt ár 2. stýrimaður á Bylgju VE. Síðan tók við ein haustvertíð á síld sem stýrimaður á Hamri SH frá Rífi á Snæfellsnesi. Þá stýrimaður á Suðurey VE 500 en frá 1987 hef ég verið skipstjóri. Fyrst á Sigurvík VE 555, í tvö ár, þá Bergvík VE 505, til 1992, og Drangavík VE 555 í 24 ár. Síðast en ekki síst skal telja Breka VE 61 sem við fengum afhent-



Magnús tuttugu og fjöggra ára og orðinn skipstjóri á Sigurvík VE 555.

an vorið 2018 frá Kínverjum. Ég var ráðinn á Breka 2014 og fylgdi eftir smíði skipsins í tvö ár.

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

Breki VE 61. Afskaplega öflugur ferskfisktogari og gott sjóskip sem ræður fullkomlega við að draga tvær vörpur í einu. Sævar Birgisson, sem hannaði skipið, lagði áherslu á að hafa skrúfuna frekar stærri en minni. Hún er í þvermál 4,7 metrar í stað þriggja eins og þá tíðkaðist, er þriggja blaða og snýst aðeins 72 snúninga á mínútu. Þetta gefur aukið togafl og betri orkunýtingu. Ég man að á sínum tíma voru ekki allir á einu máli um að þetta myndi virka en annað hefur komið

á daginn. Breki virkar fullkomlega með þessa stóru skrúfu og neyslugranna aðalvél sem sparar olíu og dregur úr útblæstri.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Faðir minn, kappsmaður í öllum veiðum, jafnt á sjó sem landi. Annars hef ég verið með þrýðismönnum og ágætum skipstjórum.

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

Þeir eru margir. Nefni engin nöfn enda plássið hér takmarkað.

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

Sama og á undan. Er með úrvals áhöfn núna. Klárir karlar. Hef verið með mörgum slíkum á liðnum áratugum.

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

-b- veiða? Síld í nót inni á fjörðum. Það er líka gaman að glíma við ufsa þegar hann gefur sig.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Ég jata að ég er enginn kokkur. Kona mín er hins vegar alger snillingur í að elda fisk. Læt henni því matreiðsluna eftir.

Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt?

Veit ekki. Kannski lúsifer. Eða bláugga-fiskur sem eitt sinn kom lifandi um borð. Búri er líka nokkuð sérstakur.

Uppáhalds mið og af hverju?

Eldeyjarbanki austur að Vík. Fjölbreytt veiðiflóra og skammt að færa sig á milli, út í kantinn af grunninu. Líka gaman að toga á Eyjasvæðinu en í dag er það lokað meira og minna fyrir okkur.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Man ekki neitt spes vont veður. Þó finnst mér vetrarveður frekar hafa harðnað. Á Vestfjarðamiðum til dæmis, þó ekki aukin ísing en meiri vindur.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Já, þegar kviknaði í vélarúminu í Suðurey. Báturinn fylltist af reyk og sannast sagna leit þetta ekki vel út um tíma. En okkur tókst að kæfa eldinn og vorum dregnir að bryggju.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Öll siglingin frá Kína með Breka sem hófst í mars 2018. Við sigldum úr frosti í Kína en við tók slíkur hiti að ætlaði okkur lifandi að drepa. Jafnvel sturtuvatnið varð óþolandi heitt og við sváfum ýmist í lestinni eða ég í léttbátum úti á dekki. Þess á milli svömluðum við í uppblásnum barnasundlaugum sem við höfðum keypt áður en lagt var upp frá Kína. Siglingin í gegnum Súezskurðinn varð heldur betur söguleg. Við höfðum að ráði reyndra manna birgt okkur upp af Marlborosígar-ettukartönnum sem urðu síðan gjaldmiðill okkar til að komast eftir skurðinum. Allir urðu að fá sígarettur, jafnt þeir sex lóðsar sem komu um borð og lækurinn sem átti að votta heilbrigði áhafnar. Þetta varð því eftirminnileg sigling sem stóð í alls 48 daga og um mörg höf.



Kallinn í brúnni á Sjómannadegi með barnabörnunum Söru Sól og Ástrós Evu. „Þau verða braðum tíu barnabörnin,“ segir Magnús sæll og glaður.



Áhöfn Breka og starfsmenn Hafró á leið í djúpsjávarrall.



Á sjóstöng á tuðrunni Teistu.



Mótorhjólamaðurinn Magnús fer víða. Dynjandi í baksýn.



Stórfjölskyldan á Tene þegar Magnús fagnaði sextugsafmæli sínu.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Tölvuplotterinn, AIS og GPS. Vil líka nefna þráðlausu veiðarfærastýringuna, einkum á togveidum.

Þin skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Ekki spurning að stýring veiða er



Magnús og Anna Hulda við Reykjavíkurhöfn í sumar.

nauðsynleg. Sjálfsgagt eitthvað mátt betur fara en heilt yfir hefur kvótakerfið gengið vel.

Hvernig finnst þér fiski-fræðin hafa staðið sig við að meta veiðiþol stofna?

Ég hef verið svo heppinn undanfarin sex ár að fá að taka þátt í bæði haust- og vorrallinu. Þetta er frábært vísindafólk að vinna samkvæmt bestu vitund og gerir það vel. Hins vegar mætti vera meira samráð við sjómenn. En svo það fari ekki á milli mála þá eru þetta toppvísindamenn hjá Hafró.

Hvað áhrif telur þú að hlýnun jarðar muni hafa á fiski-stofna við Ísland í framtíðinni?

Ætli við fáum ekki bara meiri fisk hingað norður eftir. Leitar í hentugra hitastig.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?

Einkasonurinn, Ríkarð, er með mér á Breka sem stýrimaður og hefur leyst af sem skipstjóri.

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

Já, tvímælalaust.

Að lokum fyrir tónlistaráhugamenn, bíófara og bókaorma:



Fiskurinn er bláuggi.

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

Ég er alæta á tónlist. Skal þó nefna Bubba, Dire Straits og Led Zeppelin.

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

Ég var að enda við bók Hrafns Jökulssonar, Par sem vegurinn endar. Og er að byrja á Síðasta formanninum eftir seðlabankastjórn okkar, Ásgeir Jónsson. Ég les mest ævisögur en aldrei skáldsögur og á engan upphalds höfund.

c) Uppáhalds kvikmyndin? Uppáhalds leikari?

Finn engan í hausnum sem ég held sérstaklega upp á en er alæta á kvikmyndir.

Talvagátan

Visbendingar eru engar en númeruðu reitirnir standa ætíð fyrir tiltekinn og sama bókstaf. Dæmi, ef A er í reit nr. 1 fellur sá stafur (það er A) í alla aðra reiti gátunnar sem bera það númer (1). Að þessu sinni er Á í öllum reitum nr. 3 og T í reitum 12. Gangi ykkur vel.

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

Heiðar Kristinsson

JÚLÍUS JÚLINÍUSSON SKIPSTJÓRI

7. hluti



Goðafoss undan suðurströnd Íslands. Málarninn var Julius Gregersen, eigandi Eimskipafélag Íslands.

**Niunda ferð Goðafoss.
Frá Kaupmannahöfn til Leith
og Íslands.
Stuðst er við leiðarbók skips-
ins og farið fljótt yfir sögu.**

*Hér ræðir um síðastu ferð
Goðafoss frá Kaupmannahöfn
til Íslands. Á hafinu milli Ís-
lands og Færeyja hreppir skipið
ofsaveður og við lestur á leiðar-
bókinni má gera því skóna að
ekki hafi mátt miklu muna að
skipið færist í veðrinu og mikið
afrek sem skipsmenn hafa unnið
til að svo færi ekki.*

Frá föstudegi 1. til 9. septem-
ber hefur Goðafoss verið í
Kaupmannahöfn og losað farm
frá Íslandi sem mest voru
hestar, alls 350. Eftir það tók
við mikið verk að þrifa lestar og
millipilför. Þriðjudag 5. septem-
ber kl.06:00 var skipinu
siglt yfir í dokkina hjá B&W og
hafin störf við að hreinsa síður
og botn. Botninn síðan málaður
af mönnum B&W en skipverjar
mála skorstein ofl. Vinnu í
dokkinni lokið kl. 17:00. Skipið
þá sett á flot og fært af tveim
dráttarbatum að Asiaisk plads
og bundið þar á ný. Á meðan
skipið er í Kaupmannahöfn er

auk slipptökunnar fengnir mál-
arar frá landi sem mála og
lakkera reyksal og farþegakæ-
tur á I. farrými, neysluvatns-
tankar sementbornir að innan
og vinnur áhöfnin að því. Eftir-
litsmenn koma um borð og
aðgæta slökkvi- og öryggisbún-
að, maður frá Marconi skoðar
og yfirfer loftskeytastöðina. All-
ur búnaður reynist í góðu lagi.
Þann 6. september eru afskráðir
5 menn, III vélstjóri, háseti,
kyndari, messadrengr og jóm-
frú. Þann 8. september eru
skráðir 7 menn en ekki getið
um stöðu þeirra, væntanlega þó
þau störf sem afskráð var úr 6.

september auk tveggja til við-
bótar.

Að venju lýkur lestuninni í
Refshaleöen þar sem tekin eru
350 fót af steinolíu auk 50-60 af
olíu og tjöru. Þessi farmur tekin
á þilfar og sjóbúin. Að endingu
er tekin póstur og farþegar
koma um borð.¹ Skipið ristir
eftir að lestun er lokið 14:00“
að framan og 16‘ 10“ að aftan.
Um hádegi 9. september er
skipið ferðbúið og lætur úr
höfn áleiðis til Leith þangað
sem komið er 12. september
um hádegi. Lestun þá hafin á
farmi til Íslands og er lokið
laugardaginn 15. september.

¹ Ekki kemur fram í leiðarbókinni hvað farþegar eru margir og er afar sjaldgæft að þess sé getið í bókinni. Trúlega hefur verið færður farþegalisti og það látið duga.

Allar lestar eru fylltar upp í lúgur og auk þess mikill dekkfarnur að venju. Daginn áður komu fyrirmæli frá herstöjrninni um að afhenda allan póst frá Danmörku til Íslands og yrði hann sendur til London. Alls voru þetta 64 pokar og 26 böggjar. Árdegis 15. september er allri afgreiðslu skipsins lokið og látið úr höfn áleiðis til Íslands. Um hádegi er skipið stöðvað af bresku varðskipi, yfirmaður sendur um borð sem kannar skjöl og ferðaaætlun. Að því búnu er heimilað að halda ferðinni áfram. Ferðin gengur vel í þokkalegu veðri þar til upp úr miðnætti aðfaranætur sunnudags 17. september, þá er farið að hvesa að norðan 8-9 vindstig. Tekin er sólarhæð kl.10:56 á sunnudeginum og um hádegi sem gefur hádegisstað 62°07' n.brd. og 08°38' v.lgd.



Leiðarbók II, opna 128 sunnudag 17. september 1916. Veður versnar, skipstjóri kallar saman skipsráð.

Fárviðri

Sunnudaginn 17. september eftir hádegisdag og frameftir degi eykur í vind og kl.21:00 er komin harður stormur á norðan með regnskúrum. Skipinu lagt til drifs á móti sjó og vindi með hægri ferð sökum stórfelldra ágjafa sem gengu yfir þilföng og lúgur. Upp úr miðnætti aðfaranætur mánudags 18. er veðrið orðið svo slæmt að setja varð á fulla ferð svo skipið léti að stjórn móti sjó og vindi. Dekkfestin var nú alltaf að losna úr böndum þeim sem hún var bundin með. Reynt var að festa hana eins og tók voru á sem þó var hættulegt fólki vegna þess að sjór gekk stöðugt yfir allt skipið.

Um kl.1 eftir miðnætti aðfaranætur mánudags braut dekkfestin loftrör á bb niður í geymslurúm vélarinnar og kom þar niður töluverður sjór. Um kl. 03:30 kom stórsjór á stb hlið, braut dekkhurð I. farrýmis og hálfyllti allt með sjó niðri í farþegaklefum og borðsal. Sami sjór lyfti allri dekkfestinni á afturskipinu, sem voru steinolíutunnur og fleira, sleit öll bönd sem héldu dekkfestinni fleygði henni yfir á bb hlið, braut rekkverk, stýriskassa aftur á, handstýri ásamt varastýrisáhöldum og varakompás með náttúsi. Þar sem dekkfestin var nú komin út í bb hlið lá skipið á hliðinni lét illa að stjórn og fékk fleiri áföll.

Haldið skipsráð, sjóferðaskýrsla

Skipstjóri ákvað er hér var

komið að halda skipsráð með báðum stýrimönnum, bátsmanni og háseta. Urðu þeir samdóma um að ómögulegt væri að festa dekkfestina undir þessum kringumstæðum, enda var hætta mikil að lestin, sem nú var laus, bryti allt á þilfari



Leiðarbók II, opna 130, mánudag 18. september 1916. Skýrsla um atvik og tjón niðurlag, undirskriftir skipsráðsmanna sem voru Bjarni Jónsson bátsmaður, Sigurður Jón Mariasson háseti, Ólafur Sigurðsson I stýrimaður, Pétur Björnsson II stýrimaður og T.J. Júlíusson skipstjóri.



Leiðarbók II, opna 129, mánudag 18. september 1916. Skýrsla um atvik og tjón.

svo sjór kæmist niður í skipið. Var ákveðið að freista þess að koma hluta af dekkfestinni fyrir borð til bjargar skipi og fólki. Var nú gengið í að brjóta steinolíuföt og fleyja fyrir borð úr bb hlið svo skipið rétti sig við. Um 60 steinolíufötum var fleygt fyrir borð. Það sem eftir var af dekkfestinni var nú bundið fast á ný. Járnplata var skrúfuð fyrir dekkhús fyrsta farrýmis en sjór kom og tók hana og var þá önnur sterkari sett í hennar stað. Allan formiddaginn (mánudags) var það sem eftir var af dekkfestinni að slíta súrtingar losna og fara fyrir borð. Dekkfestin braut tvö loftrör á II farrými og kom mikill olíublandaður sjór niður í klefa, borðsal og niður í kjallara. Eyðilögðust þar meira og minna matvæli, áhöld og allir innanstokksmunir. Þá rifnuðu preseringar (seglyfirbreiðslur) á lúgum, götin saumuð saman og sumt neglt niður eftir föngum. Dekkfestin hefur skemmt mikið, bæði rekkverk og þilfur. Fjórir björgunarbeltakassar á afturþilfari ásamt stýriskeðjukassa hafa brotnað svo og hurð að hásetaklefa. Eftir því sem hægt er að sjá hefur um 140 steinolíuföt

um og nokkrum tjörutunnum verið fleygt eða farið fyrir borð, svo og nokkuð af öðrum farmi sem var á þilfari.

Um hádegi mánudags 18. september fór veðrinu að slota og var þá strax farið í að festa það sem eftir var af dekkfestinni. Á meðan því stóð hvessti aftur og fór þá dekkfestin enn af stað og tók hluta hennar út. Þrír af mönnum þeim sem unnu við að festa dekkfestina stórmeiddust.

Kl. 6 síðdegis slotaði veðrinu nokkuð og var lestin þá á ný bundin föst. Kl. 10 að kvöldi var veðrið gengið niður svo mikið að hægt var að stýra stefnu misvísandi NNV eða N47°V. Samkvæmt leiðarbók er veður þá NNÖ 8 – 9 og síðar 6 – 8 vindstig bjartviðri. Loftvog um miðnætti 767 mb.

Priðjudagur 19. september 1916. Frá miðnætti hefur vindur gengið niður, sólarhæð er mæld kl. 08.19 og mælist 10°32'. Tekið til og lagfært allt á þilfari. Kl. 10:35, fékk landkenningu af Papey segir í leiðarbók og hádegisstaður kl. 12:00 er Papey í m/v NV1V3/4N fjarlægð 7 sjómílar. Stýrt eftir

landþekkingu inn til Djúpa-
vogs og lagst þar kl. 13:30.
Strax er hafin losun á farmi,
pósti skilað og annar móttek-
inn. Allar lestar opnaðar til að
athuga með leka og kom í ljós
að lítið eitt af sjó hefur komið
niður í 2 og 3 lest þar sem
preseringar hafa rifnað. Unnið
allt kvöldið og nóttina og um
kl. 07:50 á miðvikudags-
morgun 20. september er af-
greiðslu skipsins lokið, akkeri
létt og haldið til Fáskrúðsfjarð-
ar. Skilað pósti og farþegum
ásamt 10 smalestum af ýmis-
konar vöru og 53 tunnum af
steinolíu. Í ljós kom að 37
tunnur af steinolíu, sem áttu
að fara á Fáskrúðsfjörð, vant-
aði. Höfðu farið fyrir borð í
storminum. Síðan haldið
norður um land til Reyðar-
fjarðar, Eskifjarðar, Norðfjarð-
ar, Seyðisfjarðar, Vopnafjarðar,
Bakkafjarðar, Þórshafnar, Rauf-
arhafnar, Kópaskers, Húsavík-
ur, Akureyrar, Svalbarðseyrar,
Siglufjarðar, Haganesvíkur,
Hofsóss, Sauðárkróks, Skaga-
strandar, Blönduóss, Hvamms-
tanga, Borðeyrar, Hólmavíkur
og Reykjavíkjardar (Kúvíkur).
Eftir að losun lýkur í Kúvíkum
er akkeri létt og haldið til baka
til Siglufjarðar þar sem hafin er
lestun á saltsíld til New York.

Goðafoss lestar á ströndinni og í Reykjavík og siglir til New York

Það er komið á Siglufjörð upp
úr hádegi 4. október og lagst
við stb. akkeri 45 fm keðja í
sjó. Fljótlega hefst vinna við
lestun á saltsíld í tunnum.
Vinnu hætt um miðnætti og
hafin á ný kl. 04:00 og unnið
til kl. 18:30. Þá er búið að lesta
2000 tonnur. Haldið frá Siglu-
firði til Akureyrar þar sem vör-
ur eru losaðar og ýmis búnað-
ur skipsins, meðal annars
hestastíur, settur í land ásamt
farmi til Ísafjarðar og Reykja-
víkur til geymslu. Engin lestun
er á Akureyri að þessu sinni.
Frá Akureyri er haldið á Hjalt-
eyri þar sem lestaðar eru 2000
tunnur af saltsíld. Að því
loknu er siglt til Akureyrar á
ný og lagst við bryggju á Odd-



eyri þar sem lestaðar eru 3000
tunnur af saltsíld. Eru þá
komnar 7000 tonnur um borð
og 400 bunt gærur til New
York. Eftir afgreiðslu við Odd-
eyrarbryggju er farið að
Torfunesbryggjunni og farmur-
inn til Ísafjarðar og Reykjavík-
ur tekin um borð á ný.

Í leiðarabók segir svo. „Allar
lúgur fullar af farþegaflutningi,
promenaði dekk (bátapílfar)
og afturpílfar fullt með station-
gods.“ Haldið er frá Akureyri
árdegis 9. október, stoppað ör-
stutt við Svalbarðseyri og tekin
einn farþegi um borð. Kl.
13:30 er komið á Siglufjörð,
lagst þar við akkeri og skilað
pósti og farþegum. Í bili þykir
þó ekki fært að halda áfram
ferð með svo marga farþega og
farangur á dekki. Veður norð-
an stormur og kafaldsbleyta.

Um kvöldið gekk veður niður
og þá létt akkeri og haldið til
Ísafjarðar. Að venju er ekki
farið djúpt fyrir Strandirnar og
að morgni þriðjudags 10.
október færir Pétur Björnsson
í leiðarabók kl. 10:00: „Kögur
fjarlægð 1 sjómíla og kl. 10:35
Straumnes fjarlægð 0,5 sjóm.“
Þaðan er stýrt eftir landsýn til
Ísafjarðar og komið þangað
upp úr hádegi. Skilað pósti og
farþegum og affermdar vörur.
Afgreiðslu skipsins lokið síð-
degis og haldið af stað áleiðis

til Reykjavíkur. Í leiðinni er
farið inn á Önundarfjörð og
nokkrir farþegar teknir um
borð.

Miðvikudaginn 11. október er
komið til Reykjavíkur, lagst
fyrir báðum akkerum úti á
höfninni. Pósti skilað og um
250 farþegum og vara sett í
fjöra uppskipunarbáta. Af-
skráðir og skráðir 6 hásetar, 1
kyndari, auk tveggja þjóna
sem eru afskráðir. Þarna mun
vera um að ræða að afskráðir
voru a.m.k. hásetar og skráðir
aftur til siglinga til Bandarík-
anna (sjá í leiðarabók Gullfoss
frá þessum tíma).² Auk þess
kann að vera að einhverjir sem
meiddust í óveðrinu hafa farið
af skipinu, meðal þeirra Bjarni
Jónsson bátsmaður (sjá síðar).
Daginn eftir er farið að
bryggju, tekin kol til skipsins,
fyllt upp af vatni, lestuð 640
ballar skinn, gærur og fer til
New York. Þessu er lokið eftir
hádegi á laugardag og kl. 16:15
eru landfestar leystar og Goða-
foss leggur í ferðina til New
York. Djúprista við brottför 16'
5" framan 17'3" aftan.

Siglingin gengur ágætlega í
þokkalegu veðri fyrstu þrjá
sóláhringana en þá skellur á
stormur. Þriðjudag 17. október
kl. 3 (kl.1500) skall á ofviðri,
segir í leiðarabók og um tíma

ofsaveður, VNV 9 – 12 vind-
stig Skipið erfiðar mikið og
tekur sjó yfir þilfar og lúgur,
liggur undir áföllum um tíma.
Haldið upp í sjó og vind með
minnstu stýrisferð, sett stuðn-
ingstalia á stýrið. Þetta veður
stendur til föstudags og fer þá
að lægja. Allt fór vel þrátt fyrir
óveðrið og ekkert tjón varð
hvorki á skipi né farmi enda
varlega farið að venju.

Nú kemur nokkuð sem ritari
átti ekki von á. Það eru sett
upp segl á Goðafossi í Ame-
ríku ferðinni. Setti stagfokku,
stagegl og þríhyrninginn
kemur fram í leiðarabók og öll
þrjú segl tekin inn þegar þau
eru tekin niður. Þetta kemur
fyrir nokkrum sinnum í
ferðinni.

Hvernig þessu hefur verið
komið fyrir veit ritari ekki en
væri gaman ef einhver gæti
upplýst um það. Seglin hafa
auðvitað gert gagn í hagstæð-
um vindi og hugsanlega
minnkað velting.

Í ferðinni er hvert tækifæri
notað til að taka sólarhæð og
athuga með skekkju á kompás.
Það verður ekki séð í leiðar-
bókinni að nein landkenning
hafi verið af Cape Race eða
annarstaðar á leiðinni og öll
leiðin frá Reykjavík til New
York sigld með mælingu á sól-
arhæð og vegmæli. Það munar

² Líklega er hér um að ræða breytingu á skráningu, þ.e. umræddir menn eru afskráðir og skráðir á ný til Ameríkusiglingar á öðrum kjörum.
Höfundur sá slíka skráningu á Gullfossi, hásetar afskráðir og skráðir til Ameríkusiglingar næsta dag.

ekki miklu á daglega reiknuð-
um hádegisstað og athugun-
um stað sem segir að skip-
stjórnarmenn hafa verið vel
færir í sínu starfi.
Goðafoss kemur svo til New
York sunnudaginn 24. október

kl 04:20 og lagst við akkeri
eftir 13 og hálf söláhrings
siglingu frá Reykjavík. Kl.
07:00 um morguninn komu
læknir og embættismenn um
borð og athuguðu áhöfn og
farþega. Að því loknu er

akkeri létt og haldið inn á
höfnina eftir leiðsögn og
bundið við bryggju númer 8.
Skiptið ristir við komuna 15'4"
að framan og 16'6" að aftan.

Leiðrétting:

Í seinasta tölublaði hefur misritast
í upphafi greinar þar sem segir
„sjöunda ferð Goðafoss“ en var að
sjálfsögðu sú fimmta. Ritstjóri
biðst velvirðingar á mistökunum.

JÓN ÞÓR BYRJAR, KARL ESKIL HÆTTIR



Jón Þór Kristjánsson er nýr miðlari upplýsinga hjá Samherja.

Jón Þór Kristjánsson hefur verið ráðinn verkefnastjóri upplýsingamiðlunar hjá Samherja. Jón Þór er með BA í stjórn-
málafræði frá Háskóla Íslands og með meistaraþráðu í opin-
berri stefnumótun frá Edinborgarháskóla. Hann hefur aflað
sér reynslu sem fréttamaður hjá Viðskiptablaðinu, N4 og RÚV.
Síðustu árinu hefur hann starfað hjá Akureyrarbæ, fyrst sem
verkefnastjóri upplýsingamiðlunar en síðan sem forstöðu-
maður þjónustu og þróunar.

Mörg verkefni í farvatninu

„Hjá Samherja starfar samheldin áhöfn, sem hefur átt stóran
þátt í að þróa með markvissum hætti þetta framsækna og
tæknivædda fyrirtæki. Félagið er vel búið, hvort sem við erum
að tala um glæsilegan skipaflota, tæknivæddar landvinnslur,
landeldi eða öfluga sölu- og dreifingu afurða og greinilega
valinn maður í hverju rúmi.
Ég er fullur tilhlökkunar að taka þátt í starfseminni enda
mörg spennandi verkefni í undirbúningi innan félagsins sem
kalla á markvissa miðlun og samskipti,“ segir Jón Þór um nýj-
an starfsvettvang.

Mikil áhersla á upplýsingamiðlun

Karl Eskil Pálsson hefur undanfarin ár sinnt upplýsingamiðl-
un Samherja. Hann lætur af störfum um mánaðamótin vegna
aldurs.

„Það skiptir okkur miklu máli að standa vel að upplýsinga-
miðlun og varpa þannig ljósi á fjölbreytta starfsemi fyrirtækis-
ins. Undanfarin ár hefur náðst góður árangur á þessu sviði og
tekist að byggja upp fleiri leiðir til að miðla upplýsingum til
landsmanna og eiga í samskiptum við þau samfélög þar sem
við störfum. Karl Eskil hefur gegnt lykilhlutverki og leitt
vinnu við að styrkja upplýsingamiðlun Samherja. Ég vil þakka
honum fyrir gott samstarf og mikilvægt framlag, um leið og
ég býð Jón Þór velkominn til starfa,“ segir Baldvin Þorsteins-
son, forstjóri Samherja.

Helgi Laxdal

ÍSLENSKIR SKUTTOGARAR

Samantekt um alla skuttogara sem skráðir hafa verið í íslenska skipaskrá
V. hluti

Nú ræðir um 13 skip, frá og með því fimmtugasta, Skinney SF-20, til og með Elinar Þorbjarnardóttur ÍS-700, sem var 62. skipið á skrá. 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 í 2. tbl. 2029 með töflum af ýmsu tagi, þar verði skipin m.a. flokkuð eftir framleiðslulandi, umdæmisbókstöfum o.fl. Þar sem er, l.l. fyrir framan lengd skipsins er átt við lengd milli lóðlina. Þar sem koma fram tvær tölur um dýpt skips er sú lægri að neðra þílfari en sú hærrí að því efra.

50



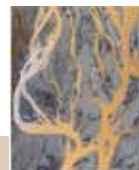
Skinney SF-20.

Fimmtugasti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Skinney SF-20 skrn. 1433, var skráður í íslenska skipaskrá 6. júní 1975. Skipið er smíðað hjá A/S Storviks Mek Verksted, Kristiansund Noregi fyrir Skinney h.f. Höfn Hornafirði. Lengd 41,38 m.,

breidd 9,00 m, dýpt 6,5 m., brl. 296,68 knúinn 1500 hö. Mak dieselvél. Dagstjarna KE-9 og Framtíðin KE-4 voru systurskip Skinneyjar smíðuð í Noregi, Einnig Run-ólfur SH-135 og Stálvik SI-1 smíðuð í Skipasmiðastöðinni Stálvík Garðabæ.

Skipstjóri, Þorleifur Dagbjartsson og yfirvélstjóri, Leo Sigurjón Sveinsson.

Vinnslustöðin í Vestmannaeyjum kaupir skipið í júní 1977, og nefnir Sindra VE-60. Tekinn af skrá í janúar 2003 og seldur til Færeyja.



Skipið var nefnt Skinney, eins og fyrra skip í eigu útgerðarinnar sem, fór upp í togarakaupin, smíðað í Austur-Þýskalandi 1964, eitt 18 skipa um 260 brl. sem smíðuð voru fyrir Íslendinga. Alls eru nú Skinneyjarnar orðnar 4, nefndar eftir einum hólmanum sem Hornafjarðarfjót myndaði á leið sinni frá nærliggjandi jöklum m.a. Vatnajökli til sjávar. Á svæðinu var áður fyrr mikil byggð, allt að 20 byggð ból.

51



Freyja RE-38.

Fimmtugasti og fyrsti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Freyja RE-38 skrn. 1441, var skráður í íslenska skipaskrá 7. nóvember 1975. Skipið er smíðað 1972 hjá Ateliers et Chantiers de la Manche Cherbourg Frakklandi, 1972. Lengd 46,55 m., breidd 9,30 m, dýpt 6,45 m., brl. 442 knúinn 1800 hö British Polar dieselvél.

Gunnar Hafsteinsson útgerðarmaður Reykjavík kaupir skipið af Richard Irvin, í North Sheldaeids í Englandi sem lét smíða skipið í Frakklandi hjá nefndri stöð

ásamt svipuðu skipi sem var aðeins minna.

Skipstjóri, Pétur Þorbjörnsson og yfirvélstjóri Karl Karlsson.

Þeir Þórður Guðjónsson á Akranesi og Gunnar skipta á skipum í kringum 1980. Gunnar fær Sigurborgu AK-375 sem í upphafi bar nafnið Sveinn Sveinbjörnsson NK-55 smíðað í Nommelvík Noregi 1967 en Þórður fékk Freyju RE-38. Alls urðu Freyjurnar fimm í eigu Gunnars.



Skipið var nefnt Freyja, eftir Freyju RE-38, sem myndin er af. Freyja var smíðuð úr stáli, árið 1901 í Kristiansand Noregi, 67 brl. að stærð knúinn 132 hö. dieselvél frá Kelvin sem sett var í skipið 1942. Eigandi var Fiskveiðafélagið Freyja Reykjavík sem var að hluta til í eigu Hafsteins Bergþórssonar föður Gunnars I. Hafsteinssonar eiganda þessarar Freyju RE-38. Myndin er tekin í Djúpuvík á Ströndum, líklega um 1945, þegar Freyja er að koma til löndunar í verk-smíðjunni sem þar var, kjaftfull af sild undir skipstjórn Guðmundar Jónssonar í Tungu landsþekkt afslamann og eins af eigendum skipsins. Rétt er að geta þess hér að Guðmundur í Tungu var afi Guðmundar Ásgeirssonar forstjóra Nesskippa og einnig að í nóvember á löndu ári var tekið í notkun, með pompi og pragt, nýtt hjörgunaskip á Ísafirði sem nefnt var Guðmundur í Tungu til heiðurs afslamanninum og sjósóknaranum Guðmundi Jónssyni frá Tungu í Dufansdal, Arnarfirði.



Erlingur GK-6.

Fimmtugasti og annar skuttogarinn í eigu Íslendinga, Erlingur GK-6 skrn. 1449, var skráður í íslenska skipaskrá 12. desember 1975. Skipið er smíðað 1975 hjá Sterkoder Mek. Verksted A/S í Kristiansund, fyrir Fjörð h.f. Garði. Helstu hluthafar Guðbergur Ingólfsson og synir Garði ásamt Jóni Er-

lingssyni, vélstjóra og framkvæmdastjóra Sandgerði. Lengd l.l. 35,00 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,22/6,40 m., brl. 299 knúinn 1800 hö. Wichmann dieselvél.

Skipstjóri, Sveinn Jónsson og yfirvélstjóri, Sigurður Guðmundsson

Skipið virðist hafa verið í eigu Fjarðar fram til 1985.

Selt til Nýja Sjálands í nóvember 1993. Í millitíðinni virðist skipið hafa borið nöfnin Þórhallur Daníelsson SF-71 og Baldur EA-71. Skipið var lengt og breytt í flutningaskip í Nýja Sjálandi og bar þegar síðast var vitað af því, nafnið Baldur.



Skipið er nefnt eftir föður Jóns Erlingssonar, Erlingi vélstjóra, fæddum í Hrísey 1908. Flutti aðeins 2 ja ára á Vatnsleysuströndina. Var búinn að missa báða foreldra sína fyrir 10 ára aldurinn. Tók vélstjóranámskeið ungur. Starfaði í landi við niðursetningu véla en var lengst af vélstjóri á fiskibátum. Druknaði 1957, aðeins 49 ára gamall.



Gyllir ÍS-261.

Fimmtugasti og þriðji skuttogarinn í eigu Íslendinga, Gyllir ÍS-261 skrn. 1451, var skráður í íslenska skipaskrá 9. mars 1976. Skipið er smíðað 1975 hjá Flekkefjord Slipp og Maskinfabrikk A/S í Noregi fyrir Útgerðarfélag Flateyrar h.f. á Vestfjörðum. Gyllir var sjöundi og síðasta skipið af þeim sjö skipum sem smíðuð voru af Flekkefjord Slipp og Maskinfabrikk A/S í Noregi fyrir Íslendina, undir eftirliti Bárðar Hafsteinssonar skipaverkfræðings.

Lengd 44,00 m., breidd 9,50, dýpt 6,60 m., brl. 431, knúinn 1780 hö. Mak dieselvél. Síðustu tvö skipin, Guðbjörg ÍS-46 og Gyllir ÍS-261, voru 3,3 m. lengri en hin.

Skipstjóri, Grétar Kristjánsson og yfirvélstjóri, Halldór Stefánsson.

Þetta er annað skipið með þessu nafni sem gert var út frá Flateyri. Hið fyrra var síðutogari smíðaður Wesermunde-Lehe í Þýskalandi árið 1926 fyrir Fiskiveiða-

Nafnið Gyllir merkir „hinn gullni“ og á rætur í forníslensku og norrænni goðafræði og var valið sem gæfu- og virðingarheiti á íslensku skip.

Flateyringar voru afar stoltir af sínum skrautlega togara sem skar sig úr í flotanum. Gárungar á öðrum skipum töluðu skipið stundum niður með því að kalla hann „Essóbrúsann“ vegna litarins sem voru þeir sömu og hjá olíufélaginu.

Hermt er að litur skipsins hafi verið valinn af stjórnendum Hjalms hf, eiganda skipsins þeim Einari Oddi Kristjánssyni og Jóni Gunnari Stefánssyni. Til hliðsjónar var pakki af Vicery vindlingum. Þannig var skipið hvítt að ofan en rautt um miðbik bolsins og síðan var bolur skipsins hvítur að neðan. Skipið var lengst af á meðal aflahæstu togara landsins.

Reynir Traustason

hlutafélagið Sleipni í Reykjavík, 369 brl., nefnt Gyllir RE-267. Við gjaldþrot Sleipnisfélagsins vorið 1932, tekur hf Kveldúlfur við rekstri skipsins. Selt 23. janúar 1952, hf Ísfelli á Flateyri, sem var í eigu Einars Sigurðssonar (Einar ríki), hélt nafninu Gyllir, varð ÍS 261. Frá 1993 breyttist eignarhald skipsins. Á einhverjum tímapunkti var það nefnt Stefni ÍS-28. Selt til Grænhöfðaeyja í maí 2024 og tekið af skrá.



Guðmundur Jónsson GK-475, nýtt skip, kemur í fyrsta skipti til Sandgerðis.

Fimmtugasti og fjórði skuttogarinn í eigu Íslendinga, Guðmundur Jónsson GK-475 skrn. 1459, var skráður í íslenska skipaskrá 9. ágúst 1976. Skipið var fjölveiðiskip, smíðað hjá Slippstöðinni á Akureyri fyrir Rafn hf. í Sandgerði. Hannað af Skipatækni h.f. Reykjavík og Slippstöðinni á Akureyri. Lengd 49,90 m., breidd 9,50 m., dýpt 6,67 m., brl. 491 knúinn 1740 hö. B&W Alpha dieselvél. Guðmundur Jónsson var fyrsti skuttogarinn sem Slippstöðin á Akureyri smíðaði. **Skipstjórar, Ögmundur Magnússon og Þorsteinn Einarsson og yfirvélstjóri, Eiríkur Hermannsson.**

Samtö, Vestmannaeyjum kaupir skipið 1978 og nefnir Breka VE-61.

Skipið var nefnt eftir Guðmundi Jónsyni helsta hvatamanni að stofnum útgerðarfélagssins Rafns h.f. Sandgerði. Hann var fæddur árið 1892 að Hellum Garði, fór snemma til sjós á opnum skipum. Var með tímanum atkvæðamikill bæði í útgerð skipa og fiskvinnslu í Garði og Sandgerði. Hann tók virkan þátt í mótun atvinnulífsins á Suðurnesjum á meðan heilsa og kraftar leyfðu.



Júlíus Havsteen PH-1.

Fimmtugasti og fimmti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Júlíus Havsteen PH-1 skrn. 1462, var skráður í íslenska skipaskrá 27. október 1976. Skipið var smíðað hjá Þorgeir og Ellert hf. á Akranesi fyrir Höfða h.f. Húsavík. Hannað af Skipatækni h.f. Reykjavík og Þorgeir&Ellert Akranesi. Lengd 36,80 m., breidd 8,00 m, dýpt 6,20 m., brl.,

285 knúinn 1200 hö. MAK dieselvél.

Skipið var bæði búið til tog-og nótaveiða.

Skipstjóri, Benjamín Antonsson og yfirvélstjóri, Steingrímur Arnason.

Norðmenn kaupa skipið 1999 og nefna Bergstraal, síðar Solheimfisk, síðar skráður á Möltu og nefnt Sunfish. Skipið mun vera enn á skrá þar. Tekið af íslenskri skrá 1999.



Skipið var nefnt eftir Júlíusi Havsteen, sýslumanni Þingeyinga 1921-1956, sem naut mikillar hylli meðal heimamanna, var talinn réttssýnn og sanngjarn embættismaður. Hann sýndi hugkvæmni og mannúð í úrlausnum sínum. Til að staðfesta það má nefna að einhverju sinni var bóndi nokkur í Kelduhverfi kærður fyrir að vera fullur á almannafæri. Júlíus sýknaði manninn á þeirri forsendu að í Kelduhverfi væri ekkert „almannafæri“ samkvæmt skilgreiningu laga þar um.

BEWI

Brimrún

Simberg
www.simberg.is

Fimmtugasti og sjötti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Ólafur Jónsson GK-404 skrn. 1471, var skráður í íslenska skipaskrá 20. desember 1976. Skipið var smíðað hjá Stocznia Im Komuny Paryskiej í Gdynia í Póllandi árið 1976 fyrir h.f. Miðnes Sandgerði. Lengd 55,68 m., breidd 10,76 m., dýpt 6,96 m., brl., 488, knúinn 2200 hõ Sulser dieselvél.

Skipið var lengt um 10 m. hjá Nauta skipasmíðastöðinni í Gdynia í Póllandi árið 1990. Íbúðir endurnýjaðar og sett á skipið perustefni og bakki. Lestin endurhönnuð fyrir fiskikör og frystar fiskafurðir. Fór úr 488 brl. í 719 brl. Breytt í frystiskip í upphafi árs 1995. Á árinu 1997 sameinuðust Miðnes h.f. í Sandgerði og Haraldur Böðvarsson & Co á Akranesi undir nafni H.B. & Co Akranesi. Ólafur Jónsson var áfram gerður út frá Sandgerði. Seldur til Rússlands árið 1998 og tekinn af skrá. Heimahöfn Arkhangelsk, nefnt AI 0077.

Skipstjóri, Kristinn Jónsson og yfirvélstjóri, Halldór Pálmarsson.

56



Ólafur Jónsson GK-404 á siglingu.



Skipið var nefnt eftir Ólafi Jónssyni, framkvæmdastjóra, fæddum á Akranesi 28. apríl 1907. Hann var verslunarskólagenginn. Að námi loknu hóf hann störf hjá Haraldi Böðvarssyni á Akranesi. Keypti árið 1941 ásamt félaganum Sveini Jónssyni útgerð í eigu Haraldar Böðvarssonar sem hann þá rak í Sandgerði og nefndu Miðnes. Undir stjórn Ólafs varð Miðnes eitt af öflugri sjávarútvegs fyrirtækjum landsins sem hann rak af miklum myndarskap.

57



Gullberg NS-12.

Fimmtugasti og sjöundi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Gullberg NS-12 skrn. 1474, var skráður í íslenska skipaskrá 14. febrúar 1977. Skipið var smíðað hjá A/S Storvik Mek Verksted Kristiansund Norgei fyrir Gullver Seyðisfirði. Lengd l.l. lengd 40,15 m., breidd 9,40 m, dýpt 4,35/6,50 m., brl. 299 knúinn 1500 hõ MAK dieselvél.

Skipstjóri, Jón Pálsson og yfirvélstjóri, Sigurður Hilmarsson.

Skipsheitið, Gullberg: Hafði samband við Guðjón Harðarson á Seyðisfirði og spurði hann út í Gullversnafnið en Guðjón var tengdasonur Ólafs Ólafssonar útgerðarmanns. Guðjón segir að Gullversnafnið sé í reynd tilbúningur. Útgerðarfyrirtækið hét Gullberg og skip þess var nefnt Gullver enda átti það að skapa þau verðmæti eða það gull sem fyrirtækið byggði á. Ég veit að Guðjón hafði samband við einhverja afkomendur Ólafs til að kanna þetta.

Heimild, Smári Geirsson



Fimmtugasti og áttundi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Klakkur VE-103 skrn. 1472, var skráður í íslenska skipaskrá 19. febrúar 1977. Skipið var smíðað hjá Stocznia Im Komuny Paryskiej í Gdynia í Póllandi árið 1977 fyrir Klakk h.f. Vestmannaeyjum. Stærstu hluthafar, voru útgerðirnar Fiskiðjan hf., Ísfélag Vestmannaeyja hf. og Vinnslustöðin hf. Mesta lengd 44,71 m., breidd 10,76 m, dýpt 6,96 m., brl. 488 knúinn 2200 hö Sulser dieselvél.

Skipstjóri, Guðmundur K. Jónsson og yfirvélstjóri, Jón Sigurðsson.

Klakkur VE-300 í Vestmanneyjahöfn.

Selt til Grundarfjarðar 1992, hélt nafninu en varð SH-510. Nýr eigandi 2018, nefnt Ísborg II ÍS-260. Selt Tjaldtanga Ísafirði, nefnt Klakkur ÍS-903. Virðist hafa farið í brotajárn til Belgíu 2022 og þá væntanlega tekinn af skrá. Skipið var nefnt Klakkur sem er eina skipið í Vestmannaeyjum sem hefur borið þetta nafn sem á sér sterka skirskotun í íslenska náttúru, samheiti kletta, hörku og seiglu sem nóg er af í eyjunum.

Fimmtugasti og níundi skuttogarinn í eigu íslendinga, Bjarni Herjólfsson ÁR-200 skrn. 1473, var skráður í íslenska skipaskrá 24. febrúar 1977. Skipið var smíðað hjá Stocznia Im Komuny Paryskiej í Gdynia í Póllandi árið 1977 fyrir Árborg h.f. Selfossi. Lengd 44,71 m., breidd 10,76 m, dýpt 6,96 m., brl. 488 knúinn 2200 hö Sulser dieselvél.

Skipstjóri, Axel Shiöth og yfirvélstjóri, Sigurður Jónsson.

Eigendasaga skipsins; Útgerðarfélag Akureyringa hf. kaupir skipið 1985 og nefnir Hrímbak EA 306. Guðmundur Runólfsson hf. í Grundarfirði kaupir skipið, 1996 nefnir Hring SH 535. Nefnt Hólmberg SH- 535, 2006. Selt úr landi á sama ári til Namibíu. Fór í brotajárn 2015.

59



Bjarni Herjólfsson ÁR-200, á toginu.



Skipið var nefnt eftir sáfaranum, Bjarna Herjólfssyni sem var uppi seint á 10. öld. Talinn fyrsti Evrópumaðurinn sem sá Norður-Amériku. Sigldi vestur um haf, líklega um 986, og sá ókunn lönd (líklega Labrador / Nýfundnaland). Fór ekki í landi, sigldi áfram til Grænlands. Vitneskja sem varð síðar kveikjan að leiðngum Leifs Eiríkssonar, sem leiddi til Vinlandsferða.

Sextugasti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Dalborg EA-317 skrn. 1481, var skráður í íslenska skipaskrá 4. apríl 1977. Skipið var smíðað hjá Cant. Navale Mario Mosem, Acona Ítalíu árið 1971. Söltunarfélag Dalvíkur kaupir skipið á árinu 1977. Lengd 37,78 m., breidd 8,00 m, dýpt 6,00 m., brl., 299, knúinn 840 hö Deurz dieselvél.

Skipstjóri, Snorri Snorrason og yfirvélstjóri, Sveinn Jónsson.

Miðnes ehf. kaupir skipið 2010, tekið af skrá í maí 2012. Fer í Brotajárn til Danmerkur. Dæmi eru um tvö skip sem borið hafa nafnið Dalborg, þessi Dalborg og strandveiðibátur úr plasti líklega einnig í eigu Snorra Snorrasonar á Dalvík.



Skipið var nefnt Dalborg sem er samsett orð sem höfðar trúlega til heimahafnar skipsins, Dalvíkur eða Dalvíkur borgar.

60



Dalborg EA-317.



Björgúlfur EA-312.

Sextugasti og fyrsti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Björgúlfur EA-312 skrn.1476, var skráður í íslenska skipaskrá 25. apríl 1977. Skrokkurinn var smíðað hjá Flekkefjord slipp og maskinfabrikk, Flekkefjord Noregi, dreginn til Íslands þar sem Slippstöðinn á Akureyri lauk við smíðina fyrir Útgerðarfélag Dalvíkinga. Lengd 44,00 m., breidd 9,50 m., dýpt 4,35/6,60m., 424 brl. , knúinn 2100 hõ Wichmann dieselvél.

Skipstjóri, Sigurður Haraldsson og yfirvélstjóri, Sveinn Ríkharðsson.

Verður Hjalteyrin EA-312, 2017. Tekið af skrá 2019 fer í brotajárn.

Skipið var nefnt Björgúlfur trúlega vegna þess að það kom í stað eldra skips með sama nafni sem var eitt af 12 svokölluðum tappatögurum sem komu til landsins á árabílinu 1958-60.

Sextugasti og annar skuttogarinn í eigu Íslendinga, Elin Þorbjarnardóttir ÍS-700 skrn.1482, var skráð í íslenska skipaskrá 25. maí 1977. Skipið var smíðað í Stálvík h.f. Garðabæ fyrir Útgerðarfélagið Hlaðsvík h.f. Suðureyri við Sógandafjörð. Lengd 48,03 m., breidd 9,01 m., dýpt 4,74/6,89 m., 375 brl. , knúinn 1800 hõ MAK dieselvél.

Skipstjóri, Arinbjörn Sigurðsson og yfirvélstjóri, Páll Egilsson.

Selt til Kýpur 1992, breytt til flutninga á fiskafóðri, nefnt Don Luis 3156 (fyrir Naviera Montero Ltda, með heimahöfn í Valparaíso í Chile).



Elin Þorbjarnardóttir ÍS-700.

Skipið var nefnt eftir Elinu Þorbjarnardóttur, konu Friðberts Guðmundsonar sem var hreppstjóri og skipstjóri á mörgum fengsælum fiskibátum. Eftir að hann kom í land rak hann bæði útgerð og fiskvinnslu á Suðureyri sem var upphafið að útgerðarfélaginu Freyju sem átti og rak Elinu. Hennar einkunnar orð voru: Einingin og friðurinn eru fyrir öllu



LETURSTOFAN

JÓN BERGSSON

VÍKINGUR SJÓMANNABLAÐIÐ

Barkasuða Guðmundar ehf.

VÖLUNDARSMÍÐURINN INGI BJÖSSI



Mynd: Ingvar Friðbjörn Sveinsson

Það er alltaf ánægjulegt þegar lesendur Víkinga hafa samband. Hinn þekkti skipstjóri Guggunnar, Guðbjartur Ásgeirsson, sendi okkur ljósmyndir sem hann tók við opnun sýningar í Safnahúsinu á Ísafirði með þeim orðum að Víkingnum væri velkomið að birta þær. Umrædd sýning var liður í hátíðarhaldi vegna 30 ára afmælis sameiningar Ísafjarðarbæjar. Til sýnis voru módel af tveimur togurum, Júpiter GK 161, smíðaður 1925, og nýsköpunartogaranum Júní GK 345. Höfundur er Ingvar Friðbjörn Sveinsson (Ingi Bjössi) bæjarlistamaður Ísafjarðar 2025.

*

Hann byrjaði á sjónum skömmu eftir fermingu og í 45 ár var sjórinn hans lifibrauð. Af handfærum fór hann á tappatogara, síðan skuttogara, aftur á bátafiskiri og aftur á skuttogara. Hann var á síldinni í Norðursjónum og landaði í trékössum í Hirtshals á Jót-

landi. Þannig hljómar saga Inga Bjössa á sjónum, ekki nákvæm, fjarri því, en gefur lesendum til kynna hvert hugur hans hefur leitað nánast frá

barnæsku. Þetta breyttist ekkert þótt hann hætti á sjónum. „Ég varð að finna mér eitthvað að gera og módelsmíðin varð fyrir valinu. Ekki síst vegna



Bæjarlistamaður Ísafjarðarbæjar 2025, Ingi Bjössi, við opnun sýningarinnar 1. júní síðastliðinn í Safnahúsinu á Ísafirði. Mynd: Guðbjartur Ásgeirsson

þess að ég vildi draga athygli að lífi sjómannsins, umfjöllunin er svo lítil. Ég vil að fólk geti séð með eigin augum hvernig vinnuadstæður þeirra voru og mikilvægi þeirra fyrir þjóðarskútuna. Júpiter gamli var til dæmis í siglingum öll stríðsárin og lengur, hugsaðu þér. Hásetarnir hýrðust frammí, lúkarinn var óeinangraður og karlarnir lágu í kojum upp að köldu stálinu. Júpiter var kola-togari og þegar veitt var í salt var þetta 394 brúttólestaskip fulllestað í upphafi túrs, með 240 tonn af kolum og 150 tonn af salti.“

Þetta er sagan sem Ingi Bjössi vill halda vakandi. Hann gengur til verks með sama hætti og skipasmiðir stærri skipa, leggur kjölinn, setur upp böndin en í stað stáls klæðir hann böndin með trefjaplasti. Svo er að þússa og slípa.

„Mér er umhugað um að skipin verði nákvæmlega eins og fyrirmyndin, stærðarhlutföllin eru þó skiljanlega önnur eða 1/25. Ég vinn aðallega með plast, tré og ál en notast við



Júþiter GK 161. Uppi á brúnni er bassaskýli þaðan sem rýnt var eftir síldinni en í stríðinu eftir kaþbátum.
Mynd: Guðbjartur Ásgeirsson

hvaðeina annað þegar hentar. Til dæmis eru ventlarnir gerðir af uppþvottabursta og tannhjól fékk ég úr prentara sem ég reif. En megnið af stórum sem smáum skipshlutum smíða ég í höndunum og þar kemur flísatöngin oft að góðum notum.“

*

Togara Inga Bjössa er nú að finna á Hrafnseyri þar sem þeir verða til sýnis gestum og gangandi út ágústmánuð. Að því búnu hyggst hann selja bæði skipin sem eru sannkölluð völundarsmíð og má svo sannarlega taka undir orð menningarmálanefndar Ísafjarðarbæjar þegar hún í október í fyrra útnefndi Inga Bjössa bæjarlistamann ársins 2025:

„Með ótrúlegri nákvæmni, þolinmæði og listrænni sýn hefur Ingi Bjössi skapað líkön af skipum og togurum sem bera með sér sögu sjávarútvegs, menningar og mannlífs við strendur Vestfjarða.

Líkönin eru brú milli fortíðar og nútíðar, þar sem hugsað er út í hvert smáatriði. Frumlegt og skapandi efnisval við smíðina vekur verkin til lífs og sýnir mikla færni og virðingu fyrir arfleifð okkar og sögu.“



Júni GK 345. Ingi Bjössi hefur lagt gríðarlega vinnu í að skapa nákvæma eftirmynd skipanna. Hann hefur fengið teikningar frá Samgöngustofu og haft ljósmyndir af skipunum til hliðsjónar.
Mynd: Guðbjartur Ásgeirsson

VÉLFAG, HVER ER STAÐAN?



Alfred Tulinius: „Ég velti óneitanlega þeirri spurningu fyrir mér hverra erinda núverandi utanríkisráðherra, og Arion banki ganga við að rústa Vélfiagi.“ Á myndinni útskýrir Alfred stöðu mála fyrir starfsmönnum Vélfiags. Mynd: Vélfiagi

„Ég verð bara að segja að allt þetta mál hefur svo gjörsamlega kippt undan mér fótunum sem þegn þessa ríkis. Ég hef tapað allri virðingu, væntingum, já og hreinlega allri von um íslenska stjórnsýslu,“ segir Alfred Tulinius þegar Víkingur innir hann eftir því hver staðan sé hjá Vélfiagi. En eins og menn rekur minni til lenti fyrirtækið í miklu fávíðri á liðnu ári, fjármunir þess voru frystir og starfsfólki sagt upp. Þessir atburðir eru áhyggjuefni, ekki síst fyrir þá staðreynd að í yfir 80% frystiskipaflotans má finna búnað frá Vélfiagi.

*

„Við reyndum hvað við gátum til að rétta kúrsinn af. Lögðum fram öll gögn sem beðið var um en ekkert dugði yfirvöldum. Ég upplifði þetta fár sem einbeittan brotavilja til að leggja Vélfiagi á hliðina. Við vorum til dæmis komin með samning um sölu á sjö vélum til Suður-Kóreu. Ráðuneytið samþykkti að veita okkur undanþágu frá fjármunafrystingunni en þremur vikum síðar var aftur skellt á okkur hurðum. Kaupandinn var þá búinn að greiða inn á samninginn umtalsverða fjármuni sem við notuðum til að greiða starfsfólki 90% af þriggja mánaða launum og til að kaupa efni til að geta uppfyllt samninginn.“

*

Þetta írafár má rekja til kaupa Ivan Kaufmanns á Vélfiagi, í maí 2025, og meintra tengsla Kaufmanns, sem féddur er í Lichtenstein, við fedganna Ivan og Vitaly Orlov. Fjórum dögum eftir þessi viðskipti,

sem er að meirihluta í eigu Vitaly Orlov, sé raunverulegur eigandi Vélfiags en ekki aðurnefndur Kaufmann. Þar af leiðandi hljóti þvingunaraðgerðir Evrópusambandsins gagnvart Rússlandi einnig að ná til Vélfiags.

„Ég hafna algerlega þessari fullyrðingu ráðuneytisins um að Kaufmann sé leppur Vitaly Orlovs og að Vélfiagi sé í raun eign rússneska útgerðarfyrirtækisins Norebo JSC,“ segir Alfred. „Kaufmann keypti fyrirtækið með skuldsettri yfirtöku. Þegar hann síðan ætlaði að greiða það sem honum bar samkvæmt söluskilmálum var búið að frysta fjármuni fyrirtækisins og Kaufmann gert ókleift að standa skil á sínu.“

En hver er þá staða fyrirtækisins nú á haustdögum?

„Það er ekki farið í þrot,“ svarar Alfred. „Okkur hefur tekist að halda kennitölunni á lífi. En ég er ekki lengur stjórnarformaður. Lögmaður fyrirtækisins, Sigurður G. Sigurðsson, hefur tekið við því embætti. Fyrirtækið er í rúst. Um 40 hálaunuð störf eru fyrir bí en málið verður sótt áfram fyrir dómstólum í Evrópu, á því er enginn vafi. Á meðan verðum við að krossa fingur og vona að íslenskum fyrirtækjum auðnist að fylla það skarð sem Vélfiagi lætur eftir sig.“



Vitaly Orlov á hafnarbakka í Murmansk. Orlov er meirihlutaiegandi Norebo JSC og þar með aðaleigandi Vélfiags að mati Arion banka og íslenskra stjórnvalda. Samkvæmt Evrópusambandinu hefur Norebo JSC unnið sér það til óhelgi að gera út skipaflota ekki aðeins til fiskveiða heldur einnig til njósna fyrir rússnesk stjórnvöld. Njósna sem auðvelda Rússum að vinna skemmdarverk á innviðum ótalra Evrópuríkja. Fiskveiðiskip fyrirtækisins eru því ögn við öryggi sambandsins eins og því var lýst þegar ESB setti Norebo JSC á bannlista í maí 2025 (sjá 2025/965/ Document 32025R0965).



Framsækið fyrirtæki í sjávarútvegi



eskja.is

Guðni Th. Jóhannesson

VALD HINNA VEIKU

Saga landhelgismálsins, 1971–1974



Kristján Eldjárn tekur háttvis á móti tignum gestum á Bessastöðum. Sé vel rýnt í myndina má ætla að Pompidou Frakklandsforseti hafi orðið og hinir fylgist ibyggirnir með; Richard Nixon, forseti Íslands og ungur túlkur að baki þess franska. Það er Tómas Ingi Olrich, síðar alþingismaður og ráðherra. Væntanlega er myndin tekin áður en Nixon tekur til sinna ráða í boðinu og losar sig frá Lúðvík Jósepssyni. Mynd: Ljósmyndasafn Reykjavíkur. Ljósmyndari Bjarnleifur Bjarnleifsson.

Landhelgisbarátta Íslendinga snerist um lífshagsmunum og saga þorskastríðanna er þjóðarsaga. Hún geymir dýrmætan lærdóm fyrir smáriki í hörðum heimi. Eflaust muna eldri lesendur Víkinga eftir öllum þessum átökum, ekki síst darraðardansinum á miðunum þegar fært var út í 50 og svo 200 sjómílar á áttunda áratugi síðustu aldar. Fyrir ungdóminn er þessi saga þó kannski orðin eins fjarlæg og enn fornari viðburðir í Íslandssögunni; stofnun Lýðveldis eða jafnvel landnámið!

Þess vegna er mikilvægt að halda sögunni til haga þótt hún verði að sjálfsögðu aldrei sögð í eitt skipti fyrir öll. Fólk hefur mismunandi sýn á hana og saga landhelgismálsins er rík af heimildum. Þar þarf að velja og hafna, álykta og túlka eftir bestu getu og þótt menn vilji í lengstu lög vera hlutlægir og sanngjarnir markast sýnin að einhverju leyti af tíðaranda og gildismati hvers og eins.

Samt er alltaf til sannleikur sem unnt er

að finna og segja frá með því að viðhafa vönduð og fræðileg vinnubrögð, og reyna svo að lýsa því sem gerðist á læsilegan máta. Að því var stefnt í því riti sem hér segir frá. Þar er sagt frá útfærslu fiskveiðilögsögunnar í 50 sjómílar og mótmælum annarra ríkja. Greint er frá æsilegum atburðum á hafi úti, atlögom varðskipa að erlendum togurum og árekstrum við bresk herskip þar sem mannlíf voru í veði. Einnig er sagt frá undirmálum á vettvangi íslenskra stjórnmála, baktjaldamakki og hvers kyns ágreiningi.

Þótt Íslendingar muni þorskastríðin gjarnan þannig að þjóðin hafi ætíð staðið saman og fagnað fullum sigri var sagan flóknari þegar betur er að gáð. Það verður hún líka þegar hún er sögð með það eitt að leiðarljósi að greina sem best frá því sem gerist frekar en að freistast til þess að nýta liðna tíð í pólitískum tilgangi. Og vissulega gekk mikið á. Á hafi úti beittu liðsmenn Landhelgisgæslunnar togvínaklippum af

miklum móð, breskir togarajaxlar bölvuðu þeim í sand og ösku og freigátukapteinar reyndu að verja landa sína en fengu ekki að beita öllu afli gegn litla Íslandi. Í landi máttu sáttfúsir Íslendingar sín lítills gegn þeim sem vildu berjast fyrir rétti okkar með þeim rökum að samningar væru svik og málamiðlanir aumingjalegt undanhald. Í Lundúnum og víðar blöskraði mörgum svo að íslenskir valdhafar virtu ekki alþjóðalög, væru þrjóskan uppmáluð og hefðu í hvers kyns hótunum.

Sjaldan hefur eins mikið gengið á í samtímasögu okkar og þessi átakaár. Hér að neðan er gripið niður í frásögnina á tveimur stöðum. Í ritinu er atburðarásinni einatt lýst í stuttum köflum þar sem söguviðið færir frá einum stað til annars. Hér hefst leikurinn á Bessastöðum. Richard Nixon, forseti Bandaríkjanna, og Georges Pompidou Frakklandsforseti eru komnir til leiðtogafundar í Reykjavík og sitja hátíðarkvöldverð á þjóðhöfðingjasetrinu. Næsta



„Það hefur skapast leiðindaástand,“ segir Sutton freigátukaþteinn við Ásgrím Ásgeirsson á Þór. Kannski er vandfundið betra dæmi um úrdrátt, dæmigerðan í breskri kimni. Engum er þó hlátur í hug þegar þau ösla þarna saman, varðskipið Þór og HMS Scylla. Og „leiðindaástandið“ skapaðist auðvitað þegar floti hennar hátignar hélt á Íslandsmið, illu heilli. Mynd: Ljósmyndasafn Reykjavíkur. Ljósmyndari Valdis Óskarsdóttir.

dag höldum við svo á haf út. Þar verður æsilegur bardagi.

31. maí 1973. Fimmtudagur Bessastaðir, Álftanesi. Nixon nóg boðið

Að kvöldi dags eru Nixon og Pompidou komnir til Bessastaða, sitja þar hátíðar-kvöldverð í boði Kristjáns og Halldóru Eldjárns. Með í för eru helstu ráðunautar þeirra og íslensk fyrirmenni sækja líka viðburðinn; forseti sameinaðs Alþingis, ráðherrar ríkisstjórnarinnar og háttsettir embættismenn.

Eftir ys og þys dagsins gefst loks tækifæri til að varpa öndinni ögn léttar. Leiðtoga-fundurinn fer fram á Kjarvalsstöðum við Miklatún og þar hafa forsetarnir tveir rétt heimsmálin fram og aftur með ráðgjöfum sínum. Yfir 400 erlendir fjölmiðlamenn fylgjast með og þeim hefur þurft að sinna, svara hinum og þessum spurningum um sambúð austurs og vesturs, stríðið í Ví-etnam, tengsl Bandaríkjanna og Evrópu og fleiri álitamál.

Íslendingar hafa einnig verið nærri og á fjölmönnum fréttamannafundi nær Matthías Johannessen að varpa spurningu til Henrys Kissingers um landhelgismálið. Beinskeytt er hún: „Gerir þú þér grein fyrir því að Bretland er að skjóta Íslendinga úr NATO?“ Vitaskuld kann þjóðaröryggis-ráðgjafinn að víkja sér undan erfiðum spurningum, gerði það að listgrein á óra-

löngum ferli. Nú segir hann ekki við hæfi að lýsa nokkru yfir um þetta vandasama viðfangsefni hér og nú en enginn skuli ef-ast um þá einlægu von Bandaríkjamanna að deilan leysist farsællega sem fyrst.

Orðagjálfríð er innantómt. Kissinger hef-ur vart leitt hugann að formúlunni til frið-ar sem Luns bisar við að setja saman sunn-ar í álfunni. Fræðilegi áhuginn á eðli valds í alþjóðasamskiptum í tíð Bismarcks og annarra á fyrri öldum færast ekki yfir í þann hluta heilabúsins sem geymir hug-myndir um heimsmál á liðandi stundu.

Ekki verður heldur séð að Rogers utan-ríkisráðherra hafi velt vöngum yfir fisk-veiðideilunni – og hvað þá Richard Nixon. Í kvöldverðinum á Bessastöðum fáum við óvart eitt sterkasta teikn þessarar sögu um þann ásetning bandarískra stjórnvalda að standa utan við öll átök á Íslandsmiðum.

Borðhald fer hið besta fram. Að því loknu rísa menn úr sætum sínum og blanda geði. Kaffi er veitt og Lúðvík Jósepsson ákveður að sæta lagi. Sjávarútvegs-ráðherrann eitilharði, leiðtogi sósíalista í landhelgismálinu um áratugaskeið, víkur sér að forseta Bandaríkjanna og byrjar að lýsa á sinni stífu ensku hinum góða mál-stað Íslands. Greina má að gesturinn tigni gerist þegar órólegur, jafnvel ónugur. Um það vitnar síðar sjónarvottur, veitingamað-urinn Wilhelm Wessman sem hefur yfir-umsjón með kvöldverðinum. Hann stend-ur á lengdar og sér hið ótrúlega gerast:

Laumulega lætur Nixon kaffibolla sinn falla í gólfið þar sem hann mölbrotnar!

Forsetinn biðst forláts og hverfur strax á braut. Þannig finnst honum að hann hafi losnað úr klóm kommúnista á Íslandi, eins staðráðinn og áður að þekkja sem minnst til þorska í köldu stríði. Og þannig vindur átökunum fram á landi, jafnt með fyrirsjáanlegum og óvæntum viðburðum. Þetta sama kvöld leysir Árvakur landfestar á Höfn og siglir norður með Austfjörðum. Um klukkan fjögur að nóttu er Höskuldur Skarphéðinsson skipherra vakinn með þeim fregnum að herþota hringsóli yfir varðskipinu. Hún flýgur á braut en um klukkustund síðar sést þyrlla einnar frei-gátunnar á sveimi og laust eftir sex að morgni er það skip komið í námunda. Þetta reynist vera HMS Scylla, nýkomin á miðin.

Í hönd fer hrikaleg atburðarás.

1. júní 1973. Föstudagur Árvakur, suð-suðaustur af Hvalbak. Fordyr helvítis lokast

Um klukkan sex að morgni er Árvakur kominn að hópi breskra togara, um 24 sjó-mílur suðsuðaustur af Hvalbak. Scylla er á lengdar og Irishman sömuleiðis. Vitaskuld var ekki óhjákvæmilegt að sigla akkúrat þessa leið norður eftir Austfjörð-um og rifjum upp að í samtali við stjórn-stöð hafði Höskuldur Skarphéðinsson ver-



Dráttarbáturinn Irishman keyrir á Árvakur. Mynd: Landhelgisgæsla Íslands

ið lattur til aðgerða. En skipherrann ætlar í það minnsta að skjóta Bretunum skelk í bringu.

Einn þeirra sem þarna er í miðju hali er Grimsbytogarinn Vivaria. Með réttu eða röngu telja menn þar fullvíst að varðskipsmenn ætli sér að skera frá þeim vörpuna. Um borð í Scyllu og Irishman sýnist líka nauðsynlegt að halda Árvakri í skefjum. Freigátan dregur hann uppi á stjórnborða, beygir krappt fyrir stefnið og dráttarbáturinn kemur bakborðsmegin. Báðum eru gefin hljóðmerki til aðvörunar samkvæmt siglingareglum og síðan merki um fyrirhugaða beygju á bakborða. Það reynist þó ómögulegt vegna þess að Irishman vikur ekki af leið.

Kannski skipstjóra hans þyki nú bera vel í veiði. Árvakur er mun minni en dráttarbáturinn, hæggengari að auki og engin er fallbyssan á dekki. Víst er að klukkan 06:21 snarbeygir Irishman á stjórnborða og siglir örskömmu síðar á fullri ferð á bakborðssíðu Árvakurs.

Höggíð kemur á útpil eldhúss. Niðþung hrærivél sem er boltuð niður losnar og kastast út á gólf. Allur er hávaðinn ægilegur. Breskur blaðamaður hafði síðar eftir einum varðskipsmanninum að lætin hefðu verið líkust því þegar forðyr helvitis

lokast. Það var litrík lýsing og eflaust við hæfi. Af þeim 15 sem nú eru í áhöfn Árvakurs eru allmargir í fastasvefni. Þeir hrökkva upp með andfælum. Steinar Clausen bátsmaður sér senn að kornungur messagutti í sinni fyrstu ferð hefur kastast úr koju sinni þvert yfir kætuna. Þar liggur hann stjarfur í hnipri, hefur fengið taugaáfall. Steinar setur drenginn í björgunarvesti og leggur til hvílu í sjúkrahörfu uppi í brú.

Skemmdirnar eru umtalsverðar. Bönd hafa beygst og annað tjón orðið. Bót er í máli að stuðpúði efst á stefni Irishmans hindraði að hvass neðri hlutinn klyfi síðu skipsins yfir og undir sjólinu. Hefði áreksturinn orðið faðmi aftar eða svo hefði stefnispúðinn lent fyrir ofan borðstokkinn og byrðingurinn rifnað inn í lest. Þá hefði Árvakur væntanlega sokkið.

Atlögum Bretanna linnir ekki. Björgunarvesti eru sett í báða gúmmibáta, menn búa sig undir að þurfa að yfirgefa sökkvandi skip. Þeir á Irishman slaka út vír, vilja greinilega að hann flækist í skrófu skipsins.

Vivaria blandar sér svo í leikinn, áhöfnin búin að taka inn trollið, sveiflandi öldós-um á dekki. Höskuldur skipherra „illegal- ar“ [kallar í talstöð til togara að hann sé

að ólöglegum veiðum, „illegal fishing“] og laust fyrir klukkan átta er klippum slakað í sjó. Reynt er að skera á togvira Kingston Jacinth frá Hull sem einnig er nærri. Það mistekst en betur gengur með Fleetwoodtogarann Gavinu. Klukkan 09:10 hrekkur annar vírinn þar í sundur og strax er rennt að enn öðrum Bretanum, Belgaum frá Grimsby. Árvakur er á hinn bóginn of aðþrengdur þannig að sú atлага fjarar út.

Fjandinn er nú laus. Togaraskipstjórnarnir æða með skip sín að Árvakri. „Ég er handviss um að þeir ætluðu ekki að sökka honum, bara hræða hann til þess að halda að svo gæti farið en fyrir slysni hefði það alveg getað gerst.“ Það sagði einn Bretanna síðar við mig og ekki vil ég hafna því mati með öllu. Aftur á móti mega lesendur auðvitað draga eigin ályktanir út frá þessum svakalegu aðförum.

Irishman lætur sitt ekki heldur eftir liggja. Nánast í einni og sömu andrá skella dráttarbáturinn, Belgaum og Vivaria á Árvakri. Fleiri ásiglingar verða næstu mínúturnar. Gat kemur á skuthylki vitskipsins. Þar hefði getað farið verr og ekki er það útlendingunum að þakka að skipið er enn ofansjávar.

Öllu er lýst í skeytum til stjórnstöðvar og klukkan 09:18 er líka kallað í Þór sem er

á leið að Hvalbak. Beðið er um aðstoð hið snarasta því ætlunin sé að sigla Árvakur niður. Ásgrímur Ásgeirsson setur um leið á fulla ferð til bjargar félögum sínum. Klukkan 09:40 eru Höskuldi Skarphéðinssyni svo send þau boð frá Seljaveginum að halda strax úr þvögunni. Ekki er ráðrúm til að þýða dulmálið samstundis en eftir það er stefnan sett á Berufjörð. Bretarnir hafa þó ekki sagt sitt síðasta orð.

HMS Scylla, suðsuðaustur af Hvalbak. „Það hefur skapast leiðindaástand ...“

Freigátan hefur ekki tekið þátt í þessum hasar. O.P. Sutton skipherra er yfirmaður aðgerða á Íslandsmiðum. Hann hefur fylgst með álangdar og list ekki á blikuna. Klukkan er 10:05 þegar hann leitar eftir og fær samband við skipherra Þórs. Sutton veit auðvitað ekki af fyrirmælunum til Árvakurs úr landi og leggur nú til að hann verði kallaður á brott áður en menn verði fyrir meiðslum. Ekki megi útiloka að togaraskipstjórnir muni verjast togvira-klippingum með því að reyna að sigla á íslenska skipið, „í sjálfsvörn“ eins og sjóliðsforinginn segir víst. „Það hefur skapast leiðindaástand,“ bætir hann við ef marka má skýrslu Ásgríms Ásgeirssonar, þá heimild sem við höfum um spennuþrung-ið samtal á spennuþrunginni stund.

Ekki verður af Sutton tekið að hann kveðst vilja stilla til friðar. En af hverju gerir hann þá ekkert í því sjálfur? Sjóliðsforinginn hlýtur að heyra þykkjuna og þungann þegar Íslendingurinn svarar málaleitan hans.

Þór, suðsuðaustur af Hvalbak. „Þú ættir að járna þessa mannskepnu“

Þór hefur saxað öldurnar á fullu stími. Ekki hafa borist frekari fregnir af baráttu Árvakurs en menn búast allt eins við því að hann hafi stórlaskast. Þegar Sutton hefur sleppt orðinu um „leiðindaástand“ tekur Ásgrímur Ásgeirsson hann duglega til bæna. Sjóliðsforinginn hafi séð í hvað stefndi en samt haldið sig fjarri, leyft óþokkunum að fremja sín fólksuverk. Í brúnni á Scyllu maldar kapteinninn aðeins í móinn en Ásgrímur færir á aukana og segir hreint út, ef marka má lýsingu hans á því sem þeim fór í milli: „Þú ættir að járna þessa mannskepnu, það er skipstjórnin á Irishman, og senda hann til föðurhúsa.“

Samtalið verður ekki mikið lengra. Klukkan hálfelfu er fallbyss á hvalbak Þórs afhjúpuð og skytta stendur við hana.

Sutton vill vopnahlé en býr sig undir átök til öryggis. Hann lætur manna eigin byssur, áhöfnin fer á hátt viðbúnaðarstig, action stations. Í samræmi við aðgerðaráætlunina Dewey leitar hann líka leyfis í landi til að hóta skotárásum og standa við stóru orðin ef nauðsyn krefur.

Allt getur gerst. Áfram reyna fimm togarar að sigla á Árvakur, að ógleymdum Irishman. Það er ekki fyrr en undir klukkan ellefu að atlögunum linnir. Vitaskipið og varðskipið eru þá saman á leið til lands og togaramönnum hafa borist þau skýru fyrirmæli frá Scyllu að láta af sínum atlögunum.

Eftirleikurinn er þó eftir. Hann fer fram í landi, með miklum látum og er þá við hæfi að vitna í lokaorð Ásgríms Ásgeirssonar við O. P. Sutton, sjóliðsforingja í flota hennar hátignar: „Ég er viss um að Nelson flotaforingi mun snúa sér við í gröfinni þegar hann fréttir hve lágt flotinn ósigrandi er kominn með því að ráðast á óvopnaða þjóð ... Alheimur mun fá vitneskju um ræfildóm ykkar.“

Kjarvalsstaðir við Miklatún. Árvakur að sökkva?

Það hefur líklega verið um eða upp úr klukkan tíu að morgni að Ólafur Jóhannesson hringir í Hannes Jónsson blaðafulltrúa á Kjarvalsstöðum. Nú reyni Bretarnir að sökkva Árvakri og skýra þurfi erlendum fjölmiðum frá því.

Um sama leyti sitja Nixon og Pompidou á rökstólum. Í hinni þétu og þaulskipulögðu dagskrá þeirra er gert ráð fyrir að salur sem er ætlaður fyrir fréttamannafundi standi þeim til boða að viðræðum loknum.

En þá hleypur snurða á þráðinn. Laust fyrir klukkan ellefu hringir Frederick Irving í Pétur J. Thorsteinsson og er nokkuð niðri fyrir. Hannes Jónsson blaðafulltrúi hafi boðað eigin fund í salnum vegna atburða á Íslandsmiðum. Fyrir hönd Frakka og Bandaríkjamanna hafi sendiherranum verið falið að mótmæla þessum yfiringi sem beri vott um „ótrúlegan skort á kurteisi“.

Hér er ekki töluð diplómísk tæpitunga. Pétur kemur af fjöllum. Ekki er að sjá að honum sé kunnugt um símtal forsætisráðherra við Hannes Jónsson og það sem þeim fór í milli. Ekki er heldur líklegt að Ólafur Jóhannesson hafi séð fyrir sér að dagskrá leiðtogafundarins skuli raskað. Ráðuneytisstjórnin nær sambandi við Einar Ágústsson sem felur honum að tjá Hannesi að fundinum skuli frestað fram yfir brottför forsetanna af Kjarvalsstöðum

eftir hádegi. Pétur vindur sér í það, sárgramur yfir hvatvísi blaðafulltrúans og það ekki í fyrsta sinn. Aftur á móti reynist það þrautin þyngri að ná tali af honum. Fréttamannafundurinn hefst.

Vel yfir hundrað fjölmiðlamenn hlýða á Hannes Jónsson flytja fregnir af árásum Breta á varðskip í fiskveiðilögsögunni austur af landinu. Miðað við síðustu tíðindi megi jafnvel ætla að skipið muni senn sökkva.

Meðan á þessari dramatísku lýsingu stendur tekst Pétur Thorsteinssyni að ná símasambandi við Helga Ágústsson, upplýsingafulltrúa utanríkisráðuneytisins sem hefur verið til taks á Kjarvalsstöðum. Helgi vindur sér strax eftir það að Hannesi og hvíslar nokkrum orðum að honum. Blaðafulltrúiinn hverfur um stund á brott en snýr fljótt til baka og heldur tölu sinni áfram.

Boð úr utanríkisráðuneyti málbinda ekki Hannes Jónsson. Á langri embættistíð hafði Helgi Ágústsson litið upp á hann að klega en mundi síðar hvernig Baldur Möller blandast líka í leikinn þarna fyrir hönd Ólafs Jóhannessonar. Skilaboðin í því símtali eru eins skýr og verða má: „Forsætisráðherra fyrirbýður þér að halda þennan fund.“

Þótt Ólafur kjósi að koma fréttum á framfæri vill hann ekki troða tveimur erlendum forsetum um tær. En uppákoman er örugglega yfirstaðin þegar boð hans berast. Hinn kappsami Hannes Jónsson hafði ekki staðist þá freistingu að koma fregnum af freklegu ofbeldi Breta á framfæri við heimsbyggðina alla, taldi það hagsmunum Íslands fyrir bestu.

Fréttamennirnir meðtaka boðskapinn og taka lítt eftir þeim fyrirvörum í frásögn Hannesar að enn sé margt óljóst enda mælir hann þeim mun fjálglegar um svívirðilega sjóræningja sem reyni allt til að granda óvopnuðu varðskipi með manni og mús. Í „Kanaúttvarpinu“ á Keflavíkurflugvelli segir skömmu síðar að vel á annan tug manna sé saknað á hafi úti. Í hádegisfréttum sænska ríkisútvarpsins er nefnt að skothríð sé hafin og áhöfnin í þann mund að yfirgefa sitt sökkvandi skip.

Svo fer ekki og Hannes Jónsson bar sína sök á því að falsfréttir komust á kreik. Með því er ekki gert lítið úr hinum voðalegu árásum togaranna og Irishmans á Árvakur. Áfram verður þó að spyrja og leita svara við því hvernig stríðið allt vinnist, ekki aðeins áfangasigrar á hafi úti eða á forsiðum og í fréttatímum.

Hilmar Snorrason skipstjóri

Utan úr heimi

Sovcomflot blæðir

Rússneski skipaútgerðarrisinn Sovcomflot laut í lægra haldi árið 2025 og tapaði nær 650 milljónum Bandaríkjadala, eftir að hafa skilað rúmlega 400 milljóna dala hagnaði árið áður. Á einu ári hurfu því öll fyrri gróðamerki í brim alþjóðlegra refsiaðgerða. Þyngsta höggið kom þegar útgerðin varð að færa niður verðmæti olíuskipa sinna um meira en 550 milljónir dala, sem reyndist banvænn baggi á afkomunni. Á sama tíma liggja um 600 skip Sovcomflot undir refsiaðgerðum, sem hefur lamað starfsemi félagsins. Þetta vegur sérstaklega þungt þar sem um 40% af rússneskri olíu er flutt sjóleiðina.

Fjárfestar hafa einnig brugðist við með vantrausti og í júlí 2025 féll gengi hlutabréfa félagsins enn frekar. Kreml hyggst nú efla flota olíuskipa undir rússneskum fána í von um að brjótast í gegnum umsátrið. En með hundruð skipa bundin af refsiaðgerðum og fjárhag í mol-um verður sú vegferð hvorki stutt né auðveld og mun krefjast mikils fjármagns og tíma. Refsiaðgerðir Vesturlanda hafa skorið djúpt í burðarás rússneskra olíuflutninga. Sovcomflot stendur nú frammi fyrir einni mestu raun félagsins frá upphafi, og óvíst er hvort skipaflotinn nái að sigla sig út úr þessum stormi á næstu misserum. Þess í stað hafa Rússar komið sér upp skuggaflota skipa sem sigla á þægindafán-um og sæta stöðugum árásum.

Áhyggjur tryggingafélaga

Vátryggingandinn varaði nýlega við því að aldursdreifing alheims kaupskipaflotans væri ekki lengur aðeins rekstrarlegt áhyggjuefni heldur að verða að vaxandi öryggisvandamáli.

„Eldri skip geta haft í för með sér verulega aukna öryggisáhætta á hafi úti, en



Eitt skipa Sovcomflot en útgerðin er í alvarlegri kreppu. Ljósmynd: Internetið.

skip sem eru eldri en 20 ára standa fyrir yfir helming allra öryggisatvika. Eftir því sem skip eldast aukast líkur á atvikum vegna burðarvirkis, vélræns og tæknilegrar úreldingar, sem skapar áhættu fyrir áhafnir, farm og umhverfi,“ segir Allianz tryggingafélagið.

Niðurstöðurnar koma þrátt fyrir skarpa batnandi öryggisstöðu í siglingaiðnaði síðasta áratuginn. Allianz greindi frá því að heildartap skipa hafi lækkað um 37% á síðustu fimm árum miðað við fimm ára tímabilið á undan, sem endurspeglar framfarir í regluverki, hönnun skipa og áhættustýringu. Skip sem eru 20 ára eða eldri standa nú fyrir nær fjórðungi alls gámaskipaflota heimsins, sem er hæsta hlutfall í áratugi, þar sem pólitísk óvissa og takmörkuð afkastageta skipasmiðastöðva tefja endurnýjun skipa, þrátt fyrir þrýsting á skipaeigendur að farga eldri skipum og skipta þeim út fyrir nýrri, skilvirkari, öruggari og reglufylgnari skip, segir í skýrslunni. Ein helsta ástæðan er alþjóðlegur skortur á skipasmiðagetu. Skipasmiðastöðvar eru fullbókaðar með pantanir á nýjum gámaskipum, LNG-flutningaskipum og tankskipum, á með-

an eftirspurn eftir breytingum til að mæta hertum umhverfisreglum þrengir enn frekar að plássi til smíða og viðgerða. Á sama tíma standa skipaeigendur frammi fyrir aukinni óvissu um framtíðar eldsneytisval og losunarreglur, sem leiðir til þess að sumir fresta nýsmíði en halda áfram að reka eldri skip lengur.

Heimsflotinn

Í byrjun ágúst mánaðar þá voru 9007 kaupskip í smíðum eða að samið hafði verið um smíði á. Þau skip eiga eftir að sigla um heimshöfin innan tveggja ára ef að líkum lætur. Í nýlegri úttekt á aldri skipa þá eru 19.500 skip undir fimm ár í aldri. Frá sex til tíu ára eru 18.500 skip en þegar við skoðum 11 til 15 ára gömul skip þá eru í þeim flokki 26.300 skip. Þá kemur að stóra áhyggjuefni skipaútgerðar og það eru skipin sem eru eldri en 15 ára. Þar eru hvorki meira né minna en 200.000 skip. Sem sagt heimsfloti skipa sem eru skráð með IMO númerum telja því nærri 265 þúsund skip.

Flest skipanna hafa verið smíðuð í Kína en þar á eftir koma skip smíðuð í Japan. Í þriðja sæti eru skip smíðuð í Bandarík-

um og í fjórða sæti situr Suður-Kórea. Ef við skoðum samsetninguna betur þá eru 15.700 skip sem flokkast undir almenna flutninga (general cargo). Næst í röðinni eru stórflutningaskip (bulk carrier) en þau telja un 14.100 skip en í þriðja sæti eru gámaskipin. Þau telja nú um 8.200 skip en í fjórða sæti eru tankskip sem telja nærri 6.400 skip. Við þurfum samt að hafa í huga að mörg þeirra skipa sem við köllum gámaskip falla undir flokkinn almenn flutningaskip þrátt fyrir að þau flyti aldrei annað en gáma allan sinn líftíma. Þannig er einfaldlega flokkunin á skipum sem hægt er að nota til meira en gámaflutninga. Það er ljóst að skipasmíðar hafa ekki roð í að uppfæra þennan aldna flota en vonum samt hið besta.

Stöðvudu för þjófa

Nígeríski sjóherinn stöðvaði og yfirtók olíuskipið FILIA, sem sigldi undir fána São Tomé og Príncipe, eftir að það var staðið að meintum þjófnaði á um 650 tonnum af hráolíu undan ströndum Nígeríu. Skipið var stöðvað 23. júlí eftir að njósnaupplýsingar bentu til þess að það hefði legið í leynd utan við Utue-olíuhöfnina í Akwa Ibomríki í rúma viku og beðið færis á að komast að olíumannvirkjum á svæðinu. Þegar tækifærið gafst er talið að skipið hafi dælt olíu um borð með ólöglegum hætti. Að sögn sjóhersins reyndi 12 manna nígerísk áhöfn skipsins að losa sig við sönnunargögn þegar varðskip nálgadist. Olíu var þá dælt í sjóinn, sem olli verulegri mengun á hafsvæðinu. Bráðabirgðarannsókn bendir til að skipið hafi lestað um 650 tonn af olíu, sem metin var á yfir 660 milljónir naira eða um 60 milljónir íslenskra króna. Skipstjórnin var yfirheyrður, en rannsókn stendur enn yfir til að upplýsa hvort fleiri einstaklingar eða fyrirtæki tengist málinu. Handtakan var framkvæmd undir heitinu DELTA SENTINEL, sem nígeríski sjóherinn hóf í janúar 2026 til að berjast gegn olíuþjófnaði, ólöglegri olíudælingu, sjóránnum, mannránnum og annarri skipulagðri glæpastarfsemi á hafsvæðum landsins. Yfirvöld segja að áhöfn FILIA verði rannsökuð samkvæmt nígerískum lögum og ákæra gefin út ef sök sannast. Jafnframt sendi sjóherinn skýr skilaboð til þeirra sem stunda glæpastarfsemi á sjó þess efnis að baráttan gegn olíuþjófnaði heldur áfram af fullum þunga.

Snekkjan fékk kaldar móttökur

Feneyjar loguðu af reiði þegar risasnekkja bandaríska auðkífingsins og sendiherra Bandaríkjanna á Ítalíu, Tilmann Fertitta, lagðist að bryggju í hjarta borgarinnar nú í sumar. Margir Ítalir töldu þetta ekki heimsókn heldur valdasýningu. Fertitta var á siglingu um Ítalíuskagann til að minnast 250 ára sjálfstæðis Bandaríkjanna. Hann siglir þó ekki á venjulegu skipi heldur 117 metra langri ofursnekkju sem metin er á um 450 milljónir dollara – fljótandi höll sem vekur athygli hvar sem hún kemur. Þegar skipið, Broadwalk, lagðist að bryggju í Feneyjum sauð upp úr. Margir heimamenn litu á þetta sem tákni um bandarískan hroka og virðingarleysi gagnvart borginni. Reiðin er einnig lituð af pólitíkinni, enda hafa Ítalir ekki gleymt deilum Donalds Trump og forsætisráðherrans Giorgiu Meloni. Fertitta



Snekkjan Broadwalk í höfninni í Civitavecchia á Ítalíu (hafnarborg Rómar). Ljósmynd: Hilmar Snorrason

er náinn vinur Trumps, milljarðamæringur og einn helsti fjárhagslegi bakhjarl hans. Eftir endurkomu Trumps í forsetaembættið var Fertitta skipaður sendiherra Bandaríkjanna á Ítalíu. Fyrir marga Ítali var því komu snekkjunnar ekki aðeins tekið sem heimsókn sendiherra heldur sem sýnilegri áminningu um áhrif og vald Trumps. Feneyingar tóku því ekki á móti gestinum með blómum heldur kulda – og víða má segja að vinsældir Trumps og Bandaríkjanna séu nú komnar niður fyrir frostmark.



SIMRAD

By KONGSBERG

Fyrir
sjálfbærar
fiskveiðar

SIMRAD SY50

Sónar fyrir minni báta




Tiðni stillanleg frá 54 til 60 kHz
Langdrægni allt að 2000m
Innbyggður veltuskynjari
360° lárétt sending
Tilt frá +10 til -60°
Þröngur geisli
Sneiðmynd

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg

Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is



Dali málið virðist vera að leysast með sektum og ákærum. Ljósmynd: Internetið

Valdið á brú skipsins dugði honum ekki lengur

Fyrirverandi skipstjóri á bandarísku flutningaskipi, John Merro-ne, játaði fyrir alríkisdómstóli að hafa byrjað 21 árs kadetta úr Bandarísku kaupskipaakademíunni (USMMA) ólyf og síðan nauðgað henni um borð í flutningaskipinu Liberty Glory árið 2019. Var skipið þá á leið frá Bahrain til Corpus Cristi í Texas. Merrone, sem var skipstjóri, viðurkenndi að hafa boðið tveimur kvenkyns kadettum í káetu sína þar sem þeim voru bornir áfengir drykkir. Fórnlambið missti meðvitund og vaknaði morguninn eftir með litlar minningar um nóttina og grunaði strax að henni hefði verið misþyrmt. Fyrir dómi sagði Merrone hafa gefið henni vímuefni án hennar vitundar þannig að hún varð ósjálfbjarga og nauðgaði hann henni í kjölfarið. Með játn-ingunni lauk málinu áður en réttarhöld hófust. Merrone játaði meðal annars grófa kynferðislega misnotkun og misnotkun á valdastöðu sinni. Hann á nú yfir höfði sér allt að lífstíðarfangelsi en dómur verður kveðinn upp í desember. Saksóknarar segja þetta þó aðeins vera toppinn á ísjakanum. Þeir telja að að minnsta kosti þrjár aðrar konur hafi sakað Merrone um sambærileg brot á árunum 1999–2021 og nokkrar þeirra áttu að bera vitni hefði málið farið fyrir dóm. Málið hefur vakið mikla athygli í Bandaríkjunum og orðið tákn um alvarlegan vanda innan bandaríska kaupskipaflotans. Það var meðal annars í kjölfar sambærilegra mála sem Bandaríkjaþing samþykkti Safer Seas Act árið 2022 til að herða reglur um tilkynningar og vernd gegn kynferðisofbeldi og áreitni um borð í bandarískum kaupskipum.

Nýjar leiðbeiningar

Undirnefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um lögfræðileg

málefni fundaði daganna 13. til 17. apríl þar sem samþykktar voru nýjar leiðbeiningar sem eiga að bæta gagnsæi og áreiðan-leikakannanir við skráningu skipa, auk þess að koma í veg fyrir sviksamlegar skráningar og misnotkun fána. Leiðbeiningarnar hjálpa til við að loka mikilvægu regluverksbili í alþjóðlegum siglingum, þar sem í dag er enginn bindandi alþjóðlegur rammi sem stjórnar skráningu skipa. Nýju leiðbeiningarnar munu styðja bæði nýjar og starfandi skipaskrár fánaríkja með hagnýt-um aðgerðum til að styrkja sannprófun og áreiðanleikakannanir, tryggja réttar upplýsingar um eignarhald skipa og bæta eftirlit með skráningarferlum.

Nefndin tók fram að skipum sem sigla undir fólsku flaggi hefði fjölgað frá síðasta fundi árið 2025 og að alls hefðu 529 skip á síð-asta ári ranglega siglt undir fána ríkis sem þau höfðu ekki heim-ild til að nota. Nærri 40 aðildarríki höfðu orðið fyrir því að fánar þeirra voru sviksamlega notaðir af glæpahópum án vitundar eða samþykkis viðkomandi ríkja.

Náðu að stöðva mikið magn

Spænsk yfirvöld unnu eitt stærsta högg sem nokkru sinni hefur verið veitt alþjóðlegum fíkniefnahringjum þegar Strandgæslan (Guardia Civil) stöðvaði flutningaskip á alþjóðlegu hafsvæði nærri Kanaríeyjum 1. maí s.l. Í lestum skipsins fannst gríðarleg-ur fíkniefnafarmur, alls áætlað 35–40 tonn af kókaíni, sem gerir haldlagninguna þá stærstu í sögu Spánar og eina þá umfangs-mestu sem vitað er um á heimsvísu. Um tuttugu menn voru handteknir um borð.

Skipið hafði lagt af stað frá Freetown og stefndi í átt að Benghazi í Líbíu. Rannsakendur telja þó ólíklegt að farmurinn hafi átt að enda þar. Talið er að til hafi staðið að flytja kókaínið yfir í smærri báta á hafi úti og dreifa því síðan til ýmissa staða í Evrópu undir stjórn öflugra alþjóðlegra glæpasamtaka. Fernando Grande-

-Marlaska innanríkisráðherra sagði að um væri að ræða eina stærstu fíkniefnahaldlagningu sem sögur fara af, bæði á Spáni og á heimsvisu. Vegna rannsóknarhagsmuna hafa yfirvöld þó ekki birt frekari upplýsingar. Spánn hefur lengi verið ein helsta innflutningsleið fíkniefna til Evrópu vegna legu landsins og tengsla við Rómönsku Ameríku og Norður-Afríku.

Á undanförunum árum hafa spænsk yfirvöld ítrekað slegið met í haldlagningu stórra fíkniefnasendinga. Árið 2024 fundust um 13 tonn af kókaíni í gámaskipi sem kom til Algeciras frá Ekvador. Fyrr á þessu ári voru síðan nær 10 tonn gerð upptæk á öðru skipi á hafi úti. Haustið 2025 voru 6,5 tonn haldlögð við Kanari-eyjar eftir ábendingu frá bandarískum yfirvöldum og níu manns handteknir og í júní 2025 var afhjúpað smyglnet sem notaði hraðbata til að flytja kókaín frá Brasilíu og Kólumbíu til Kanari-eyja og nýtti yfirgefið skipsflak sem eldsneytisstöð.

Eldar í gámaskipum vandamál

Að meðaltali kemur upp eldur í gámaskipi á 17 daga fresti einhvers staðar í heiminum samkvæmt skýrslu frá Allianz Commercial og World Shipping Council (WSC). Sýnir hún jafnframt að ranglega skráður eða ótilkynntur hættulegur farmur er ein helsta orsök þessara eldsvoða. Sérstaklega eru það litium rafhlöður og ýmis hættuleg efni sem valda áhyggjum. Um fjórðung farmtengdra slysa má rekja til rangra farmskráninga. Þegar

hættulegur farmur er dulbúinn sem venjuleg vara getur hann verið lestaður á röngum stað í skipinu og skipverjar vita ekki við hverju er að búast ef eldur kemur upp.

„Þetta er ekki pappírsvinna – þetta er spurning um líf eða dauða,“ segir Joe Kramek, framkvæmdastjóri World Shipping Council. Hann segir að litill hópur ábyrgðarlausra farmsendenda stofni sjómönnum, skipum og allri flutningakeðjunni í hættu með því að leyna hættulegum farmi.

Á síðustu fimm árum hefur notkun litium rafhlaðna sexfaldast og búist er við að hún tvöfaldist aftur fyrir árið 2030. Á sama tíma verða gámaskip sífellt stærri, sem gerir eldana erfiðari viðureignar og eykur líkurnar á gríðarlegu tjóni. Til að sporna við vandanum notar WSC nú gervigreind til að greina grunsamlegar farmsendingar áður en þær fara um borð. Kerfið hefur þegar stöðvað þúsundir hættulegra sendinga.

Uppgjör eftir Dali-slysið

Marylandríki hefur knúið fram 2,25 milljarða dala skaðabóta-uppgjör við eigendur og rekstraraðila gámaskipsins Dali eftir hrun Francis Scott Key-brúarinnar í Baltimore. Uppgjörið er hið stærsta í sögu alþjóðlegs sjóréttar og sópar burt tilraunum skipa-eigenda til að takmarka ábyrgð sína við aðeins um 44 milljónir dala samkvæmt bandarískum sjóréttarlögum frá 1851.

Nú beinist kastljósið ekki aðeins að fyrirtækjunum heldur einnig að einstaklingum um borð. Yfirvélstjóri Dali, Karthikeyan Deenadayalan, hefur viðurkennt að hafa vitað að skipið var rekið með óviðunandi eldsneytiskerfi, þar sem svokölluð flushing pump var notuð sem varanleg eldsneytisdæla fyrir tvo af fjórum rafölum skipsins. Hann viðurkendi jafnframt að hafa ekki tilkynnt bandarísku strandgæslunni um þennan alvarlega öryggis-galla, þrátt fyrir að vita að slíkt gæti stefnt skipinu og mannvirkjum í hættu. Fyrir það hefur hann gengist undir sérstakt



samkomulag við saksóknara sem frestar sakamáli gegn honum að því gefnu að hann uppfylli ströng skilyrði næstu þrjú árin.

Rannsóknin hefur jafnframt leitt í ljós að yfirvelstjórinn hafði ítrekað rætt vandann við Radhakrishnan Karthik Nair, tæknilegan yfirmann rekstrarfélagsins Synergy Marine. Samkvæmt ákæru á Nair að hafa fyrirskipað honum að senda „sannfærandi“ tölvupóst til leigutaka skipsins til að dylja óeðlilega eldsneytisnotkun og koma í veg fyrir að athygli beindist að hinu ólöglega fyrirkomulagi. Nair og tvö rekstrarfélög Synergy hafa verið ákærð fyrir samsæri, vanrækslu og fleiri alvarleg brot sem tengjast slysinu.

Bandarískir rannsakendur telja að laus vörtenging hafi hrundið af stað fyrsta rafmagnsleysinu. Hefði hins vegar verið notast við samþykkt og tvöföld varakerfi fyrir eldsneytisgjöf hefðu rafalarnir getað endurræst sjálfkrafa og skipið mögulega náð aftur afli og stýri áður en það skall á brúarstólpanum.

Hrunið lamaði höfnina í Baltimore um langt skeið, raskaði vöruflutningum um austurströnd Bandaríkjanna og olli efnahagstjóni sem talið er nema yfir fimm milljörðum dala. Ný brú verður að öllum líkindum ekki fullgerð fyrr en um 2030. Málið hefur þannig þróast úr rannsókn á tæknibilun yfir í eitt umfangsmesta sakamál sem höfðað hefur verið vegna sjóslýss í Bandaríkjunum, þar sem bæði fyrirtæki og lykilstjórnendur eru nú látnir svara til saka.

Svörun kaupskipasjómannna

Í nýlegri könnun sögðust 82% sjómannna telja að afþreyingar- og tómstundaaðstaða um borð væri annaðhvort ófullnægjandi eða alls ekki fyrir hendi, sem þýðir að þeir eiga í raun ekkert athvarf um borð til að komast undan álagi og streitu starfsins. Þegar sjómenn voru spurðir um möguleika til að slaka á og hlaða batterið lýsti yfirgnæfandi meirihluti dökkri mynd. Á mörgum skipum eru hvorki líkamsræktaraðstaða né afþreyingarrými, og eftir langar og krefjandi vaktir er oft hvorki tími né orka til að sinna slíkri hvíld. Jafnvel þar

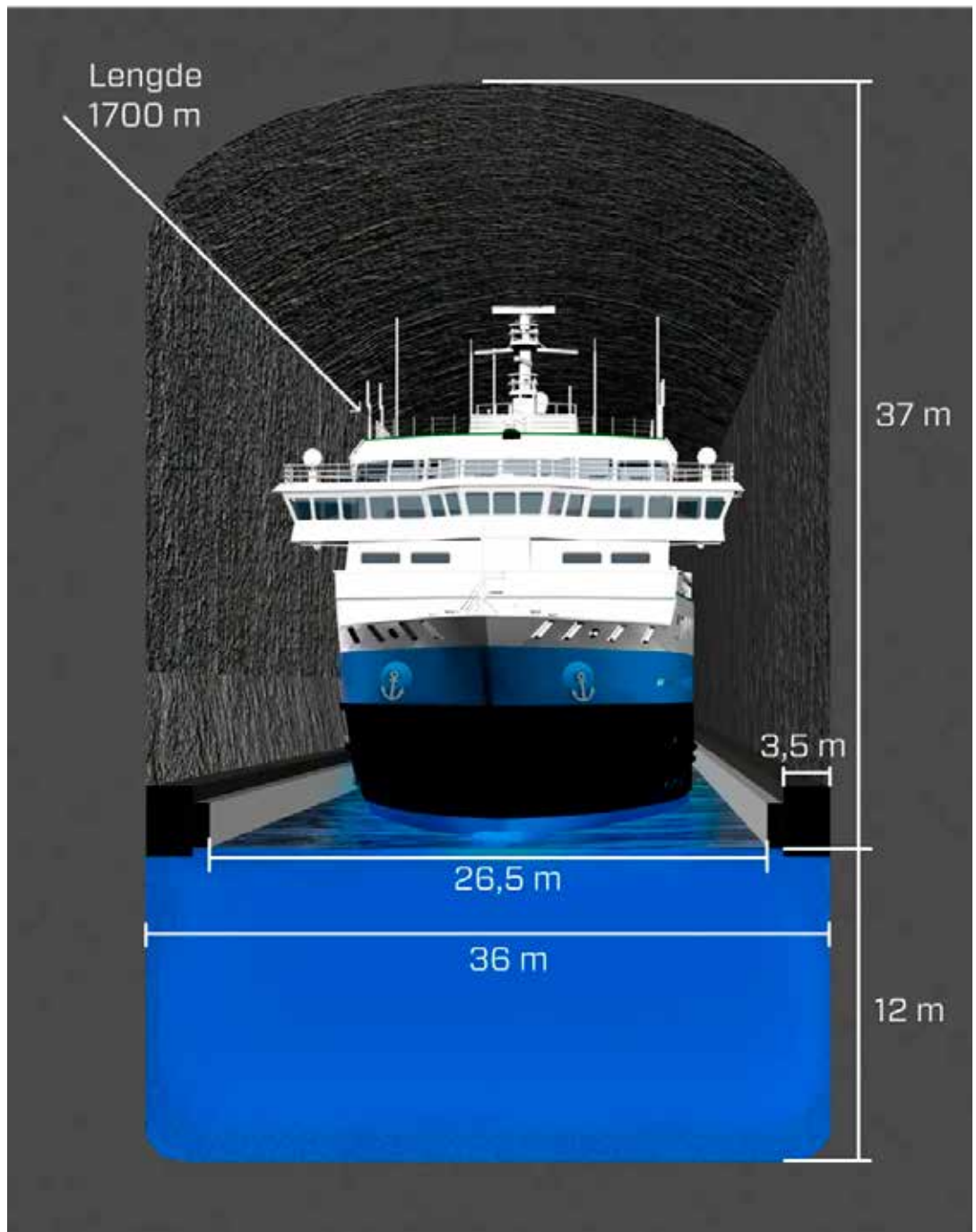
sem einhver búnaður er til staðar er hann gjarnan úreltur, bilaður eða óöruggur í notkun þegar sjór er ókyrr. Viðvarandi vinnuálag, langar útivistir á hafi og einangrun frá fjölskyldu og vinum gera það að verkum að margir sjómenn eiga erfitt með að ná þeirri hvíld og endurnæringu sem nauðsynleg er til að viðhalda bæði líkamlegri og andlegri heilsu.

Stórframkvæmd að hefjast

Þann 17. ágúst síðastliðinn hófst langþráður draumur Norðmanna þegar Kystverket og AF Gruppen undirrituðu samning um byggingu Stad-skipaganganna í höfuðstöðvum Kystverkets í Álasundi.

„Þetta er dagur sem skráður verður í söguna. Stad-skipagöngin hafa verið rædd

og skipulögð um áratugaskeið. Nú er loks komið að því að semja við þá sem reisa skulu þetta mikla mannvirki. Fram undan eru fimm til sex ár af nánu samstarfi við AF Gruppen,“ sagði Einar Vik Arset, forstjóri Kystverket, við undirritun verk-samnings um göngin. Samningurinn hljóðar upp á 5,6 milljarða norskra króna og eiga framkvæmdir hefjast snemma árs 2027. Göngin verða 1.700 metra löng, 50 metra há og 36 metra breið og munu liggja í gegnum Stad-skagann. Skip á stærð við strandferðaskipin Hurtigruten munu þá geta siglt í gegnum fjallið í stað þess að berjast við vind, öldur og úfinn sjó fyrir Stad. Stórþingið hefur samþykkt 8,6 milljarða norskra króna heildarkostnað við verkið. Þegar göngin verða fullbúin verða þau fyrstu skipagöng heims í fullri stærð.



Skipagöngin brátt að veruleika.

Lausn

Talvagátunnar hér að framan

1. H	2. J	3. A	4. L	5. P	6. A	7. R	8. S	9. V	10. E	11. I	12. T
4. L	13. O	14. Ð	6. A	7. R		3. A	12. T	11. I		15. N	16. O
17. Ö	18. K	19. U	20. M	6. A	15. N	15. N	11. I		10. E	15. N	15. N
14. Ð		7. R	6. A	12. T	11. I		7. R	10. E	18. K	6. A	15. N
19. U	20. M		7. R	11. I	12. T	6. A	14. Ð	11. I		15. N	11. I
21. B	3. A	8. S		15. N	11. I	14. Ð	6. A	14. Ð	11. I		15. N
6. A	8. S	18. K	11. I	15. N	15. N			6. A	14. Ð	6. A	
4. L	6. A	19. U	22. G		6. A	8. S	6. A	15. N	19. U	20. M	
4. L		8. S	4. L	23. Æ		13. O	18. K	6. A	4. L	11. I	15. N
	24. Y	8. S	19. U	7. R	15. N	6. A	7. R		10. E		23. Æ
23. Æ	25. F	11. I		15. N	3. A	14. Ð	6. A		22. G	26. I	7. R
7. R			27. P	6. A	14. Ð			9. V	6. A	8. S	11. I
6. A	8. S	18. K	19. U	7. R		28. Y	8. S	11. I		6. A	15. N
8. S	12. T	13. O	4. L		21. B	4. L	29. É	8. S	12. T		22. G
12. T	30. Ú	7. R	6. A	15. N	6. A		8. S	12. T	13. O	6. A	
	25. F	6. A	15. N	6. A		3. A	12. T		6. A	31. X	11. I

LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS 100 ÁRA



Áhöfnin á TF-LIF sem bjargaði 19 skipverjum af Vikaratindi. Frá vinstri: Friðrik Sigurbergsson læknir, Hilmar Ægir Þórarinnsson flugvirki, Auðunn F. Kristinsson sigmaður, Benóný Ásgrímsson flugmaður og Hermann Sigurðsson flugmaður. Ljósmynd: Kristinn Ingvarsson.

Í ár er þess minnst að Landhelgisgæsla Íslands á 100 ára afmæli. Af því tilefni kemur út í septemberlok bók með svipmyndum frá þessum árafjölda og ber hún heitið Landhelgisgæsla Íslands 1926-2026. Höfundar efnis eru Guðjón Arngrímsson og Guðni Einarsson, en Bókaútgáfan Hólar gefur bókina út. Fjöldargar og stórmerki- legar myndir prýða þetta einstaka verk. Hér á eftir verður lítillega gripið niður í bókina:

39 sjómönnum bjargað af þremur skipum
Þýrlan TF-LIF sannaði getu sína svo um munaði í þremur stórum björgunum í mars árið 1997. Þá var 39 sjómönnum bjargað úr bráðum sjávarháska. Þýrlusveit Landhelgisgæslunnar sýndi mikið þrek og áræðni í þessum erfiðu verkefnum.

Vikartindur strandar

Flutningaskipið Vikartindur varð vélarvana um sex sjómílar út af Þjórsárós- um þann 5. mars 1997. Varðskipið Ægir fór til aðstoðar en skipstjóri Vikartinds dró það í lengstu lög að þiggja hjálp. Áhöfn TF-LIF var sett í viðbragðsstöðu á Reykja- vikurflugvelli klukkan 14:00 þennan dag. Þýrlan var kölluð út kl. 19:57 en þá hafði Ægir fengið á sig brot og einn úr áhöfn- inni, Elías Örn Kristjánsson 30 ára báts- mann og kafara, tók út af skipinu við björgunaraðgerðirnar og fórst. Yfirstýri- maðurinn fótbrotnaði í látunum vegna sjógangsins. Þegar þýrlan kom á vettvang var Vikartindur strandaður skammt frá landi. Undirbúningur björgunar áhafnar- innar hófst þegar. Sigmaðurinn seig niður á brúarvæng Vikartinds með tvær lykkjur og voru skipverjar hífðir upp tveir í einu.

Alls bjargaði TF-LIF 19 skipbrotsmönnum af Vikartindi.

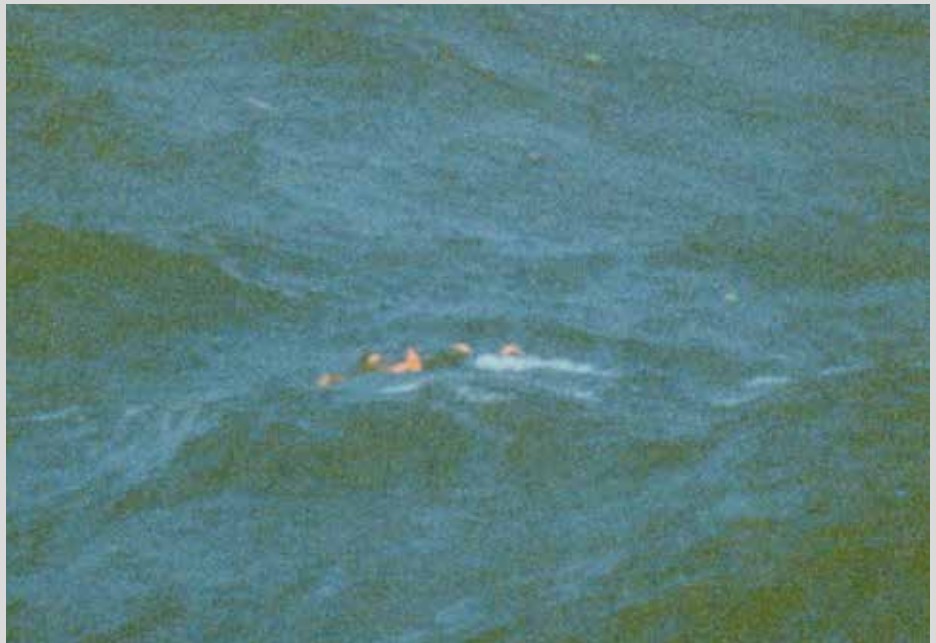
Dísarfell sekkur

Fjórum dögum síðar, laust fyrir klukkan fimm að morgni 9. mars 1997, kom útkall með mesta forgangi (Alfa) vegna flutn- ingaskipsins Dísarfells sem var að sökkva um 100 sjómílar (185 km) suður af Hornafirði. Um borð var tólf manna áhöfn. Gengið var út frá því að skipverjar hefðu komist í björgunarbát.

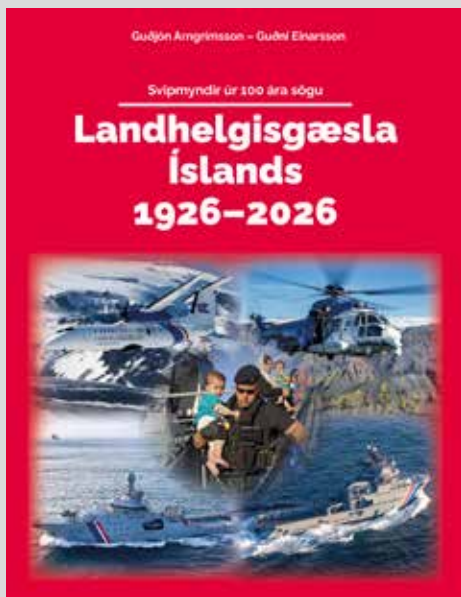
TF-LIF hóf leit að skipbrotsmönnum rétt upp úr klukkan sjö um morguninn þar sem síðast var vitað um Dísarfell. Leit- að var eftir ákveðnu mynstri og voru 0,4 sjómílar (um 740 m) á milli leggja. Skömmu eftir að leit hófst sást olíuflekkur á sjónum og síðan skipið á hvolfi og var mikið brak og olía í kringum það. Tíu

skipverjar fundust á floti í sjónum klæddir flotgöllum. Þeir náðu ekki að komast í björgunarbát en kræktu saman handleggjunum og flutu þannig í sjónum. Ellefti maðurinn fannst skammt frá.

Sigmaður sótti nokkra mannanna en hina var hægt að hifa tvo og tvo saman. Það óhapp varð meðan á aðgerðum stóð að slaki kom á spilvírinn og kræktist hann utan um ljóskastara utan á þyrlunni. Spilmaðurinn losaði upp á öryggisbelti sínu og gat fíkrað sig utan á vélinni, með hjálp læknisins, og losað vírinn. Björgun gat því haldið áfram. Björgunin var gríðarlega erfið vegna sjólags og olíunnar í sjónum. Að sögn Morgunblaðsins var um tíu metra ölduhæð á slysstaðnum. Þyrlan TF-LIF fann alla skipverjana tólf. Tíu þeirra komust lífs af og var bjargað um borð í þyrluna ásamt einum látnum. Sá tólfsti, sem var látinn, var tekinn um borð í togarann Hegrans. Þeir sem fórust í sjóslysinu voru Óskar Guðjónsson (1937–1997) matsveinn og Páll Andrésson (1958–1997) yfirstýrimaður.



Skipverjar af Disarfelli biðu björgunar í sjónum í tvær klukkustundir. Ljósmynd: Auðunn F. Kristinsson.



Þorstein GK rak upp í Krýsuvíkurbjarg
Þriðja neyðarkallið kom klukkan 14:57 þann 10. mars. Netabáturinn Þorsteinn GK 16 fékk veiðarfæri í skrúfunu skammt frá Krýsuvíkurbjargi. Um borð var tíu manna áhöfn. Báðum akkerum bátsins var kastað um 0,6 sjómílur (1,1 km) frá bjarginu. Þegar þyrlan kom á vettvang

hafði annað akkerið slitnað frá. Skipstjórinn átti von á skipi innan hálf tíma til björgunar. Samkomulag varð um að hifa sex skipverja frá borði á meðan aðstæður væru góðar. Örskömmu síðar slitnaði hitt akkerið frá, báturinn lagðist þvert og valt töluvert. Sigmaðurinn fór aftur um borð í bátinn og þá voru rétt um 300 faðmar (0,5 km) í bjargið. Síðustu fjórir skipverjarnir voru hífðir um borð í þyrluna, skipstjórinn síðastur. Rúmum 20 mínútum síðar var báturinn farinn að berjast utan í bjargið og eftir það hefði björgun mannanna verið ómöguleg.

Sæmdir afreksmerki hins íslenska lýðveldis

Forseti Íslands, hr. Ólafur Ragnar Grímsson, sæmdi tíu menn úr áhöfnum TF-LIF afreksmerki hins íslenska lýðveldis fyrir fyrrgreind björgunarafrek. Athöfnin fór fram að Bessastöðum 1. maí 1997. Þeir sem hlutu afreksmerkið voru:

Benóný Ásgrímsson flugstjóri, Páll Halldórsson flugstjóri, Hermann Sigurðsson flugmaður, Jakob Ólafsson flugmaður, Auðunn Kristinsson, stýrimaður og sigmaður, Hjálmar Jónsson, stýrimaður og sigmaður, Hilmar Þórarinnsson, flugvirki og spilmaður, Ágúst Eyjólfsson, flugvirki

og spilmaður, Friðrik Sigurbergsson læknir og Óskar Einarsson læknir. Um leið heiðraði forsetinn einnig minningu Elíasar Arnar heitins Kristjánssonar bátsmanns á Ægi og sæmdi hann afreksmerkinu að honum látnum. Kristín Gísladóttir, ekkja Elíasar, tók við merkinu og var henni og börnum þeirra, Guðjóni Arnari Elíassyni og Kristjönu Dögg Elíasdóttur, falið merkið til varðveislu.

Á vakt í 100 ár

Landhelgisgæsla Íslands hefur staðið vaktina í 100 ár. Hún nýtur mikils velvilja landsmanna og meira trausts en aðrar stofnanir. Gæsla landhelginnar, sem þurfti að verja í þremur þorskastríðum, og björgunarstörf voru áberandi fyrstu 80 árin en undanfarin 20 ár hefur umfangið aukist mikið. Brottför varnarliðsins kallaði á eflingu þyrlusveitarinnar og svo bættust öryggis- og varnartengd verkefni við. Fjölbjóðlegt samstarf jókst og árlega heldur Landhelgisgæslan utan um stórar alþjóðlegar æfingar hér á landi. Þátttaka í landamæragæslu við Miðjarðarhaf og fiskveiðieftirliti við Afrikustrendur opnaði nýjar dyr.

Þrátt fyrir háan aldur er enginn ellibragur á Landhelgisgæslu Íslands!

Umhverfishæfari smurning með Shell Panolin

Hágæða, niðurbjótanleg smur- og vökvakerfisólía sem veitir framúrskarandi vernd í krefjandi aðstæðum, þar sem bæði afköst og umhverfissjónarmið skipta máli.

Hafðu samband, sími 444-3000 eða á www.skeljungur.is



Shell
PANOLIN



Skeljungur

Umboðsaðili Shell á Íslandi