

GÆSLUTÍÐINDI



Varðskipin ÆGIR og ÓDINN, víkingaskipið ÍSLENDINGUR og gamall fiskibátur í Reykjavíkurböfn á jólinum 1999. (Mynd: Árni Sæberg)

Efni

	bls.		bls.
Forystugrein	2	Ný kort, nýjar mælingar	15
Viðgerðir og breytingar á varðskipum	4	Svo þú er t sprengjusérfræðingur... ..	16
Gæslugolf	5	Landhelgisbrjótur snýr aftur	17
Botnlangarnir fóru í múkkann	6	Míning	18
Hraðbátum Gæslunnar skilað	8	Útíóvissuna	18
Horfinn er Æskan, hjálmurinn með	10	Námsk. á vegum bandar. strandgæslunnar ...	19
Nýtt forrit fyrir leit á sjó	13	GPS hvað?	19
Dagbókarbrot frá Malawí	14	Svipmyndir frá hátíðarfagnaði LHG	20
Sjómælingar 2001	15		

Gleðileg jól Farsælt nýtt ár

LANDHELGISGÆSLAN

Ríkisendurskoðun hóf í ársbyrjun 2000 stjórnýsluendurskoðun á skipulagi, verkefnum og rekstri Landhelgisgæslu Íslands. Í apríl það ár lá fyrir að fjárvöntun stofnunarinnar nam 46-80 m.kr. á ársgrundvelli til að standa undir sama rekstrarumfangi og verið hefur.

Í febrúar 2001 lá stjórnýsluendurskoðun endanlega fyrir og hafði sá þáttur er sneri að fjárvöntun Landhelgisgæslunnar, frá því í apríl árið áður, litið sem ekkert breyst. Í framangreindri skýrslu segir á bls. 6-7:

Athugun á rekstri Landhelgisgæslunnar leiddi í ljós að níverandi fyrirkomulag rekstrarins veitir lítið svigrúm til sparnaðar. Hefur verið dregið svo úr umfangi rekstrarins í viðleitni til að halda kostnaði innan fjárheimilda, að ekki verður komið við frekari sparnaði án samdráttar á þjónustu eða með einhvers konar uppstokkun og breytingu á rekstrarfyrirkomulagi. Ekki hefur enn náðst samræmi milli fjárheimilda og umfangs rekstrarins. Það er mat Ríkisendurskoðunar að um 48 mkr. vanti að meðaltali á ári upp á reglubundnar fjárheimildir nægi fyrir rekstri stofnunarinnar m.v. gjöld og tekjur undanfarinna ára. Vöntunin verður um 80 m.kr. ef aðeins er miðað við reglubundnar tekjur stofnunarinnar. Þessir útreikningar beinast aðeins að því að meta hversu mikla fjármuni vanti að jafnaði á ári til að halda svipuðu umfangi í starfsemi og verið hefur án þess að leggja dóm á hvort halda skuli óbreyttu umfangi eða draga saman í rekstri. Það er mat Ríkisendurskoðunar að Landhelgisgæslan hafi sinnt meginverkefnum sínum af fagmennsku og kostgæfni.

Jafnframt segir í skýrslu Ríkisendurskoðunar á bls. 51 og 53:

Ljóst er að gunnfjárveitingar til Landhelgisgæslunnar hrökkva ekki fyrir kostnaði miðað við rekstrarumfang síðustu ára. Eins og fram kemur hér að framan hafa heimildir fylgt hækkun kostnaðar þannig að bilið milli fjárveitinga og rekstrarkostnaðar hefur haldist og á vandinn því rætur nokkur ár aftur í tímann. Við mat á fjárþörfer miðað við árið 1995 sem grunnár þar sem það

er árið sem stærri þyrfa gæslunnar (TF-LÍF) var tekin í notkun og reksturinn frá þeim tímamarki í stórum dráttum sambærilegur.

Ef ákveðið verður að skera reksturinn umtalsvert niður verða ráðuneyti og Landhelgisgæsla að vinna saman að því að finna leiðir til þess þannig að bæði tillit sé tekið til forgangsröðunar ráðuneytis og rekstrarlegra aðstæðna hjá Landhelgisgæslunni.

Landhelgisgæslan telur ógerlegt að draga frekar úr rekstrarumfangi ef stofnunin á að halda áfram að þjóna sínu lögbundna hlutverki á sviði fiskveiðieftirlits, björgunarstarfsemi og almennrar öryggisstarfsemi.



Týr á siglingu. (Mynd: Jón Kr. Friðgeirsson)

Dómsmálaráðuneytið hefur haft eitt og hálf árið til að koma með tillögum um úrbætur varðandi fjárvöntun Landhelgisgæslunnar sem greint er frá í skýrslu Ríkisendurskoðunar. Enn hafa engar slíkar tillögur borist varðandi uppsafnaðan halla til dagsins í dag en í fjárlögum fyrir árið 2002 á bls. 371 segir:

Hins vegar er gert ráð fyrir að hækka rekstrarframlag til Landhelgisgæslu Íslands um 8 m.kr., m.a. á grundvelli

álits Ríkisendurskoðunar um fjárvöntun hjá stofnuninni. Í stjórnýsluendurskoðun Ríkisendurskoðunar á skipulagi, verkefnum og rekstri stofnunarinnar kemur fram það mat að viðvarandi fjárvöntun miðað við óbreytt rekstrarumfang geti verið á bilinu 45-80 m.kr.. Gert er ráð fyrir að farið verði gaumgæfilega yfir skýrslu Ríkisendurskoðunar með það í huga að skoða með hvaða hætti megi betur laga rekstur stofnunarinnar að fjárheimildum.

Það er ljóst að tillaga um 8 milljónir króna er fjarri því að mæta fjárþörf Landhelgisgæslunnar. Slíka tillögu er engan veginn unnt að taka alvarlega.

Landhelgisgæslan telur að stjórnýsluendurskoðunin hafi verið gagnleg og hefur stofnunin tileinkað sér og unnið að ýmsum endurbótum sem þar eru lagðar til. Unnið er að samningum við Tryggingastofnun ríkisins, Landmælingar Íslands, Flugmálastjórn, Hollustuvernd og Ríkislögreglustjóraembættið. Jafnframt hafa millistjórnendur stofnunarinnar fengið meiri ábyrgð á fjármálum deilda sinna.

Gæslutíðindi eru fréttabréf Landhelgisgæslu Íslands Seljavegi 32, 101 Reykjavík. Sími: 545 2000, fax: 545 2001.

Ábm.: Hafsteinn Hafsteinsson. **Ritstjórn:** Halldór B. Nellet, ritstj., Árni Þór Vésteinsson, Jón Páll Ásgeirsson, Niels Bjarki Finsen. **Umbrot:** ÁP & NBF **Yfirlestur:** Snjólaug Guðjohnsen.

Prentun: Steindórsprent-Gutenberg ehf.

Frjálst er að nota efni úr Gæslutíðindum í heild sinni eða að hluta, þó þannig að heimildar sé getið.

Heimasíða Landhelgisgæslu Íslands: www.lhg.is

Undanfarin ár hafa verkefni bæst við hjá stofnuninni vegna samninga sem dómsmálaráðuneytið hefur annað hvort gert fyrir hönd stofnunarinnar eða samþykkt að stofnunin gerði. Þar á meðal er samningur um fjareftirlit fiskiskipa, þyrlulækna, Schengen og samningur við varnarliðið um sprengjueyðingu.

Með hliðsjón af 30. gr. laga um fjárreiður ríkisins nr. 88/1997 er ljóst að gera verður ráð fyrir því að ríkisstofnun sem skuldbundin er með þessum hætti fái eðlileg fjárframlög til að sinna þeim verkefnum sem henni eru ætluð.

Sérstök ástæða er í þessu samhengi að víkja aðeins að stjórnstöð og sprengjudeild.

Stefnt hefur verið að því að hafa ætíð tvo menn í stjórnstöð stofnunarinnar þar sem framangreindir samningar hafa aukði mjög álag á þá deild. Í skýrslu Ríkisendurskoðunar segir:

Einn helsti styrkur Landhelgisgæslunnar felst í stjórnstöð stofnunarinnar og er lagt til að hún verði styrkt frekar. Í tengslum við Schengen samkomulagið mun stofnunin sjá um skráningu upplýsinga um farþega sem koma með skipum til landsins. Sjálfvirk tilkynningarskylda skipa er nú í umsjá Slysavarnarfélagsins Landsbjargar og er staðsetning báta með því kerfi eingöngu nýtt í öryggisskyni fyrir sjófarendur. Ljóst er að ef þessar upplýsingar væru aðgengilegar vegna fiskveiðieftirlits mætti gera fiskveiðieftirlitsstarfsemi bæði Landhelgisgæslu og Fiskistofu mun markvissari. Skoða ætti möguleika á að stjórnstöð Landhelgisgæslunnar annaðist rekstur sjálfvirku tilkynningarskyldunnar.

Stofnunin hefur yfir að ráða deild sem annast sprengjueyðingu sem býr yfir mikilli reynslu og þekkingu og hefur til umráða sérhæfðan tækjabúnað til að sinna þessu verkefni. Deildin annar vel allri sprengjueyðingu hér á landi. Þessi starfsemi fellur vel að starfsemi Landhelgisgæslunnar bæði vegna hæfni starfsmannanna og aðstöðu sem byggt hefur verið upp. Þá verður stofnunin í ljósi hlutverks síns að geta sinnt þessu verkefni. Þessa starfsemi ætti því að styrkja í sessi og jafnframt þarf að tryggja að hún veiti öðrum góða þjónustu vegna verkefna á þessu sviði.

Með því að fela Landhelgisgæslunni rekstur sjálfvirku tilkynningarskyldunnar, fjareftirlit skipa og sprengjudeild fyrir landið allt eykst öryggið en á sama tíma er aukins sparnaðar gætt.

Að endingu fáein orð um árið sem er að líða. Landhelgisgæslan miðar stofndag sinn við 1. september 1926, þegar fyrsta varðskipið var tekið í notkun. Á 75 ára afmælinu var tekið í notkun nýtt merki fyrir Landhelgisgæsluna og komu hugmyndir að því frá stofnuninni en Gísli B. Björnsson teiknaði merkið. Á sama tíma voru kjörorðin „Föðurland vort hálf er hafið“ úr ljóði Jóns Magnússonar tekin upp. Á árinu heiðraði Íslandspóstur stofnunina með útgáfu á nýju frímerki, sem er af varðskipi, þyrlu og flugvél.

Í öryggismálum er markverðast á árinu að varðskipin ÆGIR og TÝR voru útbúin með tvö stýri í stað eins. Þetta var kostnaðarsöm aðgerð, samtals um 40 milljónir króna, og veitti fjárveitinganefnd Alþingis Landhelgisgæslunni brautargengi í þessu mikilvæga máli. Reynslan hefur sýnt að stjórnhæfni varðskipanna og öryggi hefur stórkostur aukist við þessa breytingu.

Þrjú björgunar- og vinnubátar bættust í tækjakost Landhelgisgæslunnar. Bátarnir eru átta metra langir og geta náð 39 sjómílna hraða. Þeir eru staðsettir á varðskipunum og unnt að nota þá við slæm veðurskilyrði og til ferða á milli fjarða.



Það voru bundnar miklar vonir um að skrifað yrði undir smíðasamning um nýtt varðskip á afmælisárinu. Frágangur á úboðs- skjölum hefur tekið lengri tíma en áætlað var. Reiknað er með að því starfi ljúki á næstu vikum. Það eru 42 ár síðan varðskipið ÓÐINN var tekið í notkun og eru fá ef nokkur varðskip í notkun frá þeim tíma. Skipið þarf að fara í mikla skoðun á næstu tveimur árum og er kostnaður áætlaður um 60 milljónir króna. Skipið er orðið dýrt í rekstri og erfitt að fá varahluti í vélar þess og í nokkrum tilfellum þarf sérstaklega að smíða varahlutina.

Starfmönnum Landhelgisgæslunnar eru þokkuð góð störf og ánægjuleg samvinna á árinu. Mikill metnaður ríkir hjá starfsmönnum Landhelgisgæslunnar í þeim vandasömu störfum sem þeim eru falin.

Landhelgisgæsla Íslands sendir landsmönnum bestu óskir um gleðileg jól og farsæld á nýju ári.

Hafsteinn Hafsteinsson

VIÐGERÐIR OG BREYTINGAR Á VARÐ-SKIPUNUM ÆGI OG TÝ SUMARIÐ 2001

Í lok ársins 2000 fóru fram útböð á viðgerðum og breytingum á varðskipunum ÆGI og TÝ, boðnir voru út 4 verkþættir í hvoru skipi. Tilboð bárust frá 7 aðilum. Ákveðið var að taka aðeins tilboðum í 2 verkþætti af fjórum í hvoru skipi. Hagkvæmstu tilboðum í þessa verkhluta var tekið en þau bárust frá Morska Stocznia Remontowa í Póllandi. Þeir verkhlutar sem tilboðum var tekið í voru : Slíptaka, viðgerðir og breytingar á tönkum ásamt Lloyd's skoðunum á botni og bol og breytingar á stýrisbúnaði.

Í verkþættinum slíptaka, viðgerðir og breytingar á tönkum voru eftirfarandi verk unnin:

Endurnýjuð voru millipil á milli stafnhylkis og keðjukassa, milli keðjukassa og sjóhylkis nr. 2 og milli sjóhylkis nr. 2 og ferskvatnsgeyma, þá var sjóhylki nr. 2 breytt í tvö aðskilin hylki þ.e stb og bb, en þessi breyting gefur möguleika á að lesta skipið hagstæðar en áður var með tilliti til stöðugleika.

Mun meira þurfti að endurnýja af stáli í sjóhylkjum en gert var ráð fyrir þegar útböðslýsing var gerð, en mun meiri skemmdir í stáli komu í ljós eftir að hylkin höfðu verið hreinsuð og forsandblásin, talsvert meiri stálskemmdir voru í ÆGI en TÝ, enda skipið eldra.

Sjó- og ferskvatnshylki voru sandblásin að stálviðgerðum loknum og sjóhylki húðuð með Epoxy málningu en ferskvatnshylki með sérstakri málningu fyrir slík hylki.

Botnar skipanna voru sandblásnir og málaðir með nýju málningarkerfi, yfirbyggingar voru sandblásnar og bolir frá sjólinu og yfirbyggingar málaðar.

Á TÝ voru teknir upp allir botn og síðulokar, en á ÆGI voru báðir skrúfuásar teknir út og skrúfublöð og skrúfuhúsar

skoðaðir, mælt slit og skipt um allar þéttingar á skrúfublöðum og skrúfuásum.

Í verkþættinum breytingar á stýrisbúnaði var eftirfarandi framkvæmt:

Gamla stýrið tekið af ásamt stýrisstamma og stýrisvél. Smíðaðir voru bátar (trunks) beint fyrir aftan hvora skrúfu og þar komið fyrir stýrisstömmum og stýrisblöðum neðan við, þá var sett ný stýrisvél af gerðini BARKE RM 2001 ásamt tvöfaldri sambyggðri dælustöð í stýrisvélarrýmið og nýjar lagnir þaðan upp í brú og stjórnklefa vélarúms. Stýri, stýrisvél svo og allur búnaður viðvikjandi stýriskerfinu kom frá fyrirtækinu BARKEMEYER í Þýskalandi. Vegna hins nýja stjórnbúnaðar fyrir stýrin varð að breyta stjórnborði í brú skipanna nokkuð til að koma búnaðinum fyrir. Þá varð að

byggja nýjan rafgeymaklefa um borð í ÆGI og var hann staðsettur á loftskaya-hæð þar sem áður var útgangur út á bátapilfar.

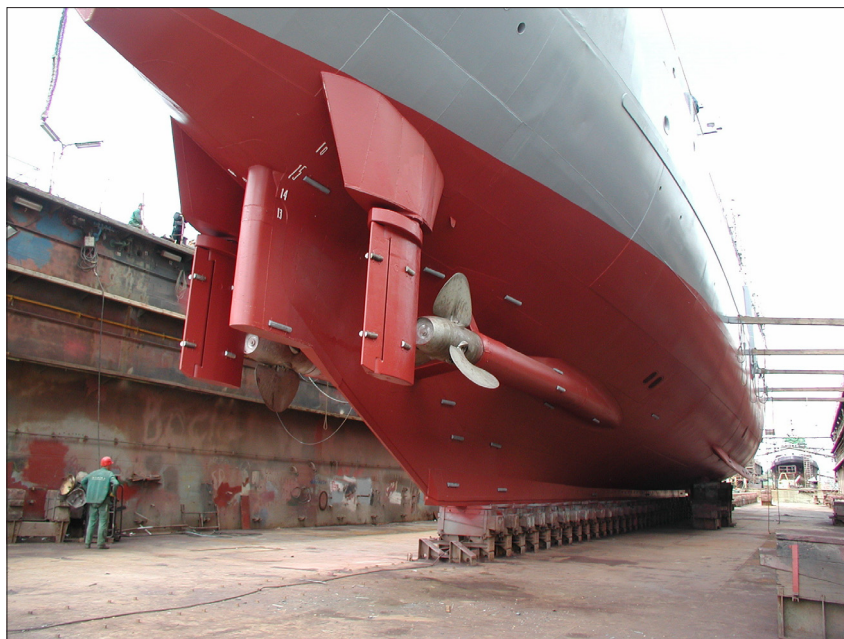
Aukaverk:

Á TÝ var stb aðalvél tekin upp þ.e allir stimplar, stimpilfóðringar, legur, skol-loftskælir ofl. Þetta verk var unnið samkvæmt sér tilboði, einnig varð út stb skrúfuás en leki kom í ljós á þéttingum eftir að skipið var komið í þurrkví, þetta verk var unnið samkvæmt sérstöku tilboði.

Ný stýri:

Nú hefur langþráður draumur ræst, tvö ný stýri, fyrir aftan hvora skrúfu.

Allt frá smíði ÞÓRS árið 1951 hafa öll varðskipin verið með tvær skrúfur, en eitt stýri á milli þeirra, en alls hafa verið



Tvö ný stýri, fyrir aftan hvora skrúfu. (Mynd: LHG)

Fyrir breytingu (eitt stýri):

Hraði sml.	stýri ^o	Þvermælir m.	Tími mín/sek.	Hraði sml.	stýri ^o	Þvermælir m.	Tími mín/sek.
17	35	402	2:50	17,1	35	247	2:18
13	35	358	3:28	13,4	35	233	2:49
9	35	360	4:56	8,5	35	207	4:02
6	35	349	6:44	6,6	35	190	5:19
4	35	322	10:09	4,2	35	216	8:45

Eftir breytingu (tvö stýri):

smíðuð fjögur varðskip með þessu fyrirkomulagi. Með þessu fyrirkomulagi var stjórnhæfni skipanna léleg og ekki síst í vondum veðrum, í þröngum höfnum og við björgunaraðgerðir.

Erfitt reyndist að keyra skipin í spring við bryggju þar sem skrúfuvatnið náði ekki til stýrisins, núna gengur þetta mjög vel.

Hönnun á verkinu var í höndum Útgerðartækni h/f, sem fékk sér til ráðuneytis þýska skipaverkfræðifyrirtækið SDC í Hamborg í Þýskalandi. Módel tilraunir voru gerðar hjá HSVA í Hamborg á módeli af skipunum í mælikvaða 1:10,45.

Gamla stýrið var 7,15m² að stærð, en nýju stýrin sem eru af gerðinni BARKE eru hvort um sig 3,3m² að stærð eða samtals 6,6 m². Stýrin eru með flapsa og er gert ráð fyrir að hvort stýri geti farið 45° í hvort borð og flapsinn samsvarandi á aðalstýrið þegar skipið er undir 16 sjöml hraða, en hvortveggja 20° þegar skipið er á yfir 16 sml hraða og er það gert vegna öryggis.

Fyrir breytingu var þvermælir skipsins með stýrið 35° í borðið á báðum aðalvélum á 17 sml ferð, í beygjuradíus 402 m. og tók 2 mín. og 50 sek. að fara hringinn, en eftir breytingu með stýrið

35° í borðið á 17 sml ferð 247 m. og 2 mín og 18 sek. að fara hringinn. Hér er um mikla framför að ræða eða um 39% minni þvermælir. Besta virkni er á stýrunum er 35° í borð.

Árangurinn varð betri en útreikningar Þjóðverjanna sýndu og björtustu vonir Landhelgisgæslumanna gerðu ráð fyrir. Vel var að verki staðið af hálfu þeirra aðila sem að verkefnum komu og samstarf við Pólverjana til fyrirmyndar.

Ingvar Kristjánsson
Sigurður Steinar Ketilsson

Gæslugolf 2001

Hið árlega golfmót Landhelgisgæslunnar var haldið á Hamarsvelli við Borgarnes laugardaginn 25. ágús sl. við hinar ákjósanlegustu aðstæður. Golfarar

venja að bjóða upp á glæsileg verðlaun og hér var engin undantekning. Bikarar, golfstytur og ferðavinningur var meðal þess sem í boði var.

son, fjármálastjóri og fór hann völlinn á 73 höggum með forgjöf, næstir í öðru og þriðja sæti voru Ragnar Ingólfsson, radióvirki á 74 höggum og Sigurjón Sverrisson, flugstjóri.



Golfleikarar að gera sig klára fyrir slaginn. F.v. Sigurjón Sverrisson, Hjalti Sæmundsson, Benóný Ásgrímsson, Haukur Sigurðsson og Baldur Halldórs-son. (Mynd: Steinar Clausen)

mættu stundvíslega út á flugvöll fullir eftirvæntingar um að komast upp á völl til að etja kappi við hvern annan í golfleik. Þátttaka var með besta móti og skiluðu sér 16 keppendur, starfandi gæslumenn, fyrrverandi starfsmenn gæslunnar og aðrir góðir gestir.

Farið var með rútu á golfvöllinn og myndaðist strax góður keppnisandi í hópnum. Rútan var varla stöðvuð þegar menn þustu út á æfingavöll með golfpokana sína svona rétt til að slípa sveifluna fyrir væntanleg átök. Til að slá á kappsemi manna og þann keppnishroll, sem óneitanlega er fylgifiskur fyrir svona stórmót, var boðið upp á kaffi áður en menn gengu til leiks. Mótið gekk vel fyrir sig og um fimmleitið hafði allur hópurinn afrekað það að spila 18 holur stórálfallalaust. Á stórmótum er það

Sigurvegari mótsins þetta árið var einn af gestum mótsins, Páll Egonsson. Besta skor Gæslumanna átti Magnús Gunnars-

Það er samdóma álit manna að sértaklega vel hafi tekist til. Bogarfjörðurinn skartaði sínu allra besta þennan dag, frábær hópur golfara, völlurinn skemmtilegur og öll umgjörð staðarhaldara til fyrirmyndar. Það voru því ánægðir golfarar sem stigu upp í rútna og héldu heim á leið.

Hjalti Sæmundsson og Magnús Gunnarsson sáu um skipulagningu og framkvæmd á þessu móti og stóðu þeir sig með stakri þryði.



Ánægðir golfleikarar (a.m.k. flestir) að afloknu móti. (Mynd: Steinar Clausen)

Botnlangarnir fóru í múkkann

Hannes Finnbogason sá um læknishjálp um borð í Óðni sumarið 1968. Hann hafði þá starfað á Landspítalanum í 6 ár en sérgrein hans var skurðlækningar. Það var tilviljun að Hannes tók að sér sjálfböðavinnu sem læknir um borð í varðskipinu. Á árunum 1966-67 fannst allmikil síld í

Barentshafi og flotar margra þjóða flykktust á miðin, þ.á.m. Íslendingar. Íslenskir sjómenn þóttust afskiptir með aðstoð, bæði hvað varðaði viðgerðar- og lækniþjónustu en þeir höfðu orðið að leita á náðir Rússa þegar eitthvað bjátaði á. Það var þó ekki auðvelt vegna tungumálaörðugleika.

Læknar ekki tilbúnir á sjóinn

Ákveðið var að senda varðskip á miðin sumarið 1968. Upphófst því leit að lækni til að starfa um borð. Ekki reyndist auðvelt að finna hann og opinberlega var skrifað um heigulshátt lækna. Hannes sagði í hálfkæringi við formann læknafélagsins að hann skyldi taka þetta að sér og var tekinn á orðinu. Hann naut góðs stuðnings yfirmanns síns, Snorra Hallgrímssonar prófessors en hann hafði verið sjálfböðaliði í vetrarstríði Finna og tók þetta föstum tókum. Farnar voru tvær ferðir sumarið 1968. Hannes fór fyrri ferðina en Snorri þá seinni. Í ferð Hannesar með varðskipinu Óðni, þurfti hann tvisvar að skera upp sjúklinga vegna botnlangabólgu. Þetta vakti mikla athygli og í *Alþýðublaðinu* 29. ágúst 1968 var birt vísa eftir svokallaðan Lóm um Hannes og lækniisstörf hans:

Botnlangastríð

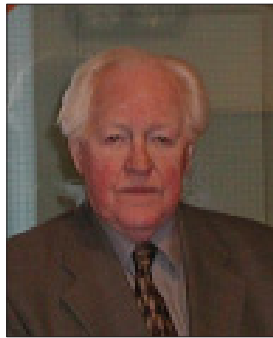
Norður í hafsbotnum svarra sædjúpin við á sildarflotanum geisar þar botnlangastríð, og blóðugur upp að óxlum Hannes berst, en enginn botnlangi honum til lengdar verst.

Umhverfis skipin skvampar hin glitrandi síld, sú skepna drottins, sem gefur oss minnsta hvíld, og stundum fer saman sildar- og botnlangakast, þeir sækja veiðina norður þar æði fast.

Hvem af öðrum Hannes grípur og sker á hol, þeim tekst ekki mörgum að forða sér, og líklega verður orðið undir haust á öllum flotanum nálega botnlangalaust.

Gæslutiðindum lék forvitni á að heyra meira um ferð Hannesar og var læknum boðið í viðtal sem hér fer á eftir:

-Hvernig fannst þér vistin um borð? Alveg afskaplega góð. Það var fyrst og fremst afar forvitnilegt að kynnast lífi til sjós um borð í varðskipi og siglinga-



Hannes Finnbogason

tækninni. Það var agað samfélag um borð. Hreinlæti og reglusemi í hávegum höfð. Þó voru öll steypiböð aftengd eftir fyrsta sólarhringinn til að spara vatnið. Þá varð bara að nota þvottapoka til að þvo sér. Maturinn var afskaplega góður hjá brytanum en hann var borinn á dúkuð borð þrisvar sinnum á dag og þrisvar sinnum kaffi. Það kom mér á óvart hvað mjólkin geymdist lengi, í meira en þrjár vikur.

-Varðstu nokkuð sjóveikur?

Nei ég hafði verið á síldveiðum þrjú sumur á námsárum mínum í háskólanum. Þar að auki var ég á togveiðum hérna í Flóanum. Ég hef aldrei verið sjóveikur.

-Hvernig var aðstaða til lækninga um borð í Óðni

Mér var falið að sjá um hvaða lyf og verkfæri bæri að taka með. Snorri Hallgrímsson prófessor studdi við bakið á mér og leyfði mér að fara í vinnutíma í þessar útréttingar. Eftir hans fyrirsögn voru á smíðaverkstæði LSP smíðaðir skápar, sérstaklega útbúnir fyrir velting. Í Landsmiðjunni voru útbúnir svokölluð veltirúm sem voru þannig að þótt hliðarveltingur væri þá fylgdu þau honum ekki. Ekki veit ég hver átti hugmyndina að þessum veltirúmum en þau virkuðu ágætlega. Þetta var allt útbúið í einum klefa. Lyfin voru geymd neðan þilja. Sjúkraklefinn var hins vegar við framanvert þilfarið.

Varðskipsmenn aðstoðuðu við uppskurði

Svo þegar leið á veturinn var allt tilbúið og rétt áður en við fórum í ágúst 1968 fékk ég að taka skipherra og stýrimenn upp á Landspítala einn morgun til að kenna þeim á svæfingartæki, meira að segja á alvöru sjúklingi sem verið var að skera upp.

-Gekk varðskipsmönnum vel að læra á svæfingartækin?

Já það kom í ljós síðar að þeir höfðu mikið lært. Þeir voru mjög næmir þessir menn og sérlega traustir. Þeir voru ekki neitt feimnir við þetta.

-Hverjir voru þeir?

Skipherrann Sigurður Árnason og ég ákváðum að ef til aðgerðar kæmi yrði hann aðstoðarmaður minn. Aðrir aðstoðarmenn mínir voru Sigurjón Ingi 2. stýrimaður, Hálfván Henrysson 3. stýrimaður og hásetinn Sigurður Steinar Ketilsson sem er núverandi skipherra á varðskipinu TÝ. Hásetinn var til aðstoðar í sjúkraklefanum.



Sigurður Árnason, skipherra á Óðni. (Mynd: H.F.)

-Hvaða lækniáðgerðir framkvæmdir þú í ferðinni?

Þetta einkenndist nú fyrst og fremst af því að það var afar lítil síldveiði í ágúst. Nánast engin. Síldin var á svo miklu dýpi. Þess vegna var slyshættan í lágmarki. Ýmsir kvillar gerðu hins vegar vart við sig. Ígerðir og tannpína svo dæmi séu tekin. Við höfðum hins vegar ekki verið lengi til sjós þegar smyrjarinn á varðskipinu fékk heiftuga botnlangabólgu. Það var mikill veltingur á miðunum. Ég skrifaði í dagbókina mína 5-6 vindstíg. Haldið var í var undir Bjarnarey. Þangað voru 130 mílur. Við komum þangað um miðnætti 12. ágúst. Sjúklingurinn var grannur 58 ára gamall maður og þarna skárum við hann upp um nóttina.

-Hverjir voru aðstoðarmenn þínir þá? Sigurjón Ingi svæfði en ég innleiddi svæfinguna með svæfilyfi í æð og hafði svo annað svæfingarlyf upptekið til vara ef með þyrfti. Hann stjórnaði etergjöfinni í gegnum tæki sem hann hafði æft sig á þennan eina morgun á skurðstofu Landspítalans. Ég sagði honum aðeins hvernig hann ætti að stilla tækið. Við hækkuðum eterskammtinn of hægt svo það tók nokkuð langan tíma að svæfa en ég fékk ágætis svæfingu.

Giftingarhringurinn einu mistökinn

Við Sigurður skipherra þvoðum okkur vel og vandlega um hendur og klæddum okkur í sloppa. Þegar ég hjálpaði honum í hanskana tók ég eftir því að hann var með giftingarhringinn á sér. Það voru einu mistökinn sem voru gerð. Ég lét það gott heita og setti bara hanskan yfir hringinn. Mér er þetta minnisstætt. Þetta gekk alveg eins og við venjulegan uppskurð og þótti nú tíðindum sæta. Það komu fregnir um þetta í útvarpi og blöðum.

-Hvernig stóðu aðstoðarmennirnir sig?
Þeir stóðu sig frábærlega vel. Svo kom Valdimar Jónsson loftskeytamaður í gættina og laumaðist til að taka myndir. Ég held að þetta hafi nú ekki verið á dagskrá hjá skipherranum að það yrðu teknar af honum myndir. Við vorum bara svo uppteknir af sjálfum okkur og aðstæðum að við veittum því ekki athygli.

Botnlanginn fór í múkkann í stað formalíns

Ég varð hins vegar fyrir ámæli fyrir það að ég fleygði botnlanganum fyrir múkkann.

-Hvernig stóð á því?



Valdimar Jónsson, loftskeytamaður.
(Mynd: H.F.)

Læknarnir heima töldu að ég hefði átt að geyma botnlangann í formalíni til þess að hægt væri að sannreyna að hann hefði í raun verið bólginn.

-Þú lentir í að skera annan sjúkling upp í ferðinni. Viltu segja okkur frá því?

Já það var skipverji af færeyskum netabát sem hét Austerlitz. Hann hafði verið lengi veikur um borð. Við sigldum á móti bátunum og okkar menn sóttu hann á Zodiac-slöngubát. Það var sett út karfa niður í bátinn og hann hífður upp í varðskipið. Það var logn og dauður sjór. Við vorum þarna í æfingu svoleiðis að allt gekk hraðar fyrir sig.

Botnlanginn næstum sprunginn

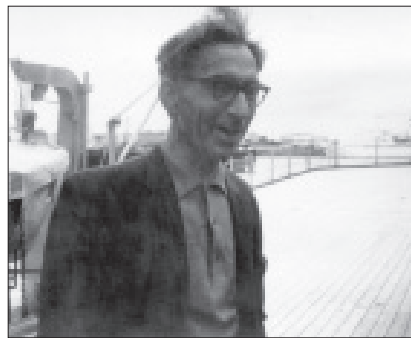
Það munaði ekki nema nokkrum klukkutímum að botnlanginn í Færeyingnum spryngi. Hann var svo stokkbólgin. Sennilega svona tveim til þrem tímum. Þá hefði sá maður verið illa settur þarna. Það voru þrjár sólarhringar að Langanesi en eitthvað styttra var að sigla til Noregs.

-Þú varst alveg fullviss um að þetta væri botnlanginn?

Já já. Reyndar ekki strax í tilfelli smyrjarann á varðskipinu því að botnlangabólga byrjar oft með dreifðum einkennum. Hann var með dreifð einkenni um magann sem færðust svo yfir á botnlangann. Þegar það kom í ljós bað ég Sigurð skipherra að sigla í var.

-Hvað gerðir þú við botnlangann í Færeyingnum?

Botnlanginn í honum fór sömu leið og sá fyrri, þ.e. beint í sjóinn þar sem múkkinn gerði honum skil. Svo var sjúklingurinn látinn í veltirúmið og kom með okkur í land í Reykjavík. Það voru



Lárus Harry Eggertsson, smyrjari, eftir uppskurð um borð í Óðni, ágúst 1968.
(Mynd: H.F.)

nokkrir dagar í að við færum heim þegar Færeyingurinn kom um borð svo að hann var dágóðan tíma hjá okkur.

-Hvað gerðir þú þér til dægrastyttingar þegar lítið var að gera?

Ég varð fyrir háði og spotti fyrir það að ég var alltaf að renna færi. Það byrjaði með því að við lóðuðum á silð þegar við komum á miðin. Ég flýtti mér út með stöng og spún. Þá hlógu sjómennirnir að mér. Ég hafði rétt kastað er kolmunni beit á hjá mér.

Sjópussuveiði og skákiðkun

Undir Bjarnarey fékk ég eitt skipti á skepnu á færið sem ekki var fiskur heldur það sem sjómenn kalla sjópussu. Ég fleygði henni á dekkið. Um kvöldið þegar ég fór að háttu, varð ég var við eitthvað kalt fyrir ofan mig. Þá var þar stór krukka með vatni í og sjópussunni. Það vantaði ekki skopskynið um borð. Þeir sögðu líka

að ég hefði valið þann úr skipshöfninni til að gera óvinnufæran sem var besti skák- og bridgemaðurinn um borð, nefnilega smyrjarann. Ég hefði hann út af fyrir mig til að tefla við hann. Reyndar hóttaði hann mér því strax eftir uppskurðinn að nú skyldi hann máta mig þar sem ég hafði mátað hann svo kyrfilega undir Bjarnarey. Það var nú ekki spilað lengi í einu því að menn þurftu að vera á vakt. Svo var stundum horft á kvikmyndir á kvöldin.

-Þú veittir læknishálp í gegnum talstöð?

Jú mikið var um það. Bæði gagnvart útlendingum og Íslendingum. Mest voru það þó útlendingar því að þeir voru fjær okkur á miðunum. Engir tungumála-örðugleikar voru þá enda höfðum við engin afskipti af Rússum. Þeir voru á 10 þús. tonna móðurskipum og höfðu lækna um borð og alls kyns hjálparfólk.

-Hverra þjóða voru þeir sem þú veittir aðstoð?

Það voru Norðmenn og Bretar aðallega. Það höfðu samband við okkur 2-3 breskir togarar. Annar var nú langt frá okkur og við töldum að þeir hefðu fengið aðstoð frá Rússum því að við heyrðum ekki meira frá þeim. Við vorum að sigla upp undir Bjarnarey í seinna skiptið. Þá var hífandi rok, 9 vindstig, og allur flotinn á leið í land. Þá var tekin stefnan á Svalbarða.

Stólpípan bjargaði

Ég var farinn að hlakka til að komast til Svalbarða en þá var haft samband við okkur af íslensku skipi sem var miklu sunnar og austar vegna ungs manns sem ekki hafði haft hægðir í heila viku. Þeim hafði ekki tekist að leysa þetta þótt þeim hafi verið bent á að nota stólpípu sem var til um borð. Við stefndum þeim þá upp undir Bjarnarey og þar tók ég unga manninn um borð. Þetta leystist með því að ég gaf honum stólpípu og honum létti mikið. Vegna þessa missti ég af Svalbarðaferðinni.

Frh. á bls. 12.

Hraðbátum Gæslunnar skilað

Ingólfur Viktorsson, loftskeytamaður

Berent Th. Sveinsson f.v. yfirloftskeytamaður hjá Landhelgisgæslunni, skólabróðir minn úr loftskeytaskólanum árið 1946, kom nýlega að máli við mig, og innti mig eftir minnispunktum frá ferð, sem ég fór með einum af þrem „Hraðbátum“, sem skilað var til Englands í júlí 1946. Þar sem ég er nú einn affáum eftirlifandi af áhöfn bátanna, er hver að verða síðastur að segja frá þessari eftirminnanlegu ferð, og varð ég því við beiðni hans. Þess ber að geta að megin-drögin að þessum ferðapunktum var skráð af vini mínum sr. Þórarni Þór í samráði við mig og tvo aðra ferðafélaga stuttu áður en hann lést.

Í júlímánuði 1946 fór 19 manna hópur frá Reykjavík suður til Genúa á Ítalíu til þess að sækja Hvassafell, nýtt vöruflutningaskip, sem var smíðað þar fyrir Samband íslenskra samvinnufélaga. Þetta var ævintýrarík ferð og eftirminnanleg. Skipið var smíðað í skipasmíðastöðinni ANSALDO í Genúa, þar var verið að ljúka við smíði skipsins, og brátt liði að því að að það yrði afhent – og þá varð að sækja það. Auk þeirra tveggja, sem þegar voru í Genúa Sverris Þórs 1. stýrimanns og Ásgeirs Árnasonar yfirvélstjóra, var búið að ráða 19 menn, sem áttu að verða skipverjar á hinu nýja skipi. Þessir menn voru:

Gísli J. Eyland skipstjóri,
Bergur Pálsson 2. stýrimaður,
Guðni Jónsson 3. stýrimaður,
Sigurjón Jónsson 2. vélstjóri,
Gissur Guðmundsson 3. vélstjóri,
Sigurjón Þórðarson 4. vélstjóri,
Ingólfur Viktorsson loftskeytamaður,
Ásgrímur Garibaldason bryti,
Þórir Áskelsson bátsmaður,
Þórarinn Þór, 2. matsveinn,
Tómas Ásgeirsson messadrengur,
Axel Ásgeirsson smyrjari,
Jóhann Þorvaldsson smyrjari,
Jón Jónsson háseti,
Gunnar Magnússon háseti,
Hektor Sigurðsson háseti,
Björgvin Árnason háseti,
Ríkhartur Jónsson háseti,
Gunnar Sigurðsson léttadrengur.

Og nú þurfti að koma þessum 19 mönnum til Ítalíu, það var ekki jafn auðleyst mál þá og nú er. Áætlanarflug með farþega

var naumast til og flugsamgöngur á algeru frumstigi, nema herflug. Áhöfnin yrði að fara hina gömlu hefðbundnu leið yfir hafið, fyrst til Englands. Finna þurfti heppilega sjóferð yfir hafið fyrir hópinn. Það mál var leyst á skemmtilegan hátt, og hefst nú frásögnin af Hraðbátunum.

Í byrjun árs 1946, voru keyptir þrjú vopnaðir hraðbátar af Bretum til þess að nota við landhelgisgæslu hér við land. Þeir voru þó skamma stund og reyndust óhentugir til þess sem þeim hafði verið ætlað, því var ákveðið að skila þeim aftur um sumarið, sama ár.

Bátarnir voru upphaflega smíðaðir fyrir tyrkneska sjóherinn árið 1943, en breski herinn tók þá eignarnámi, og notaði þá til að flytja kúlulegur frá Svíþjóð til Englands í stríðinu, vegna þess hve hraðskreiðir þeir voru. Þeir gátu komist upp í 32 sjómílar á klukkustund, þó að siglt væri að jafnaði á mun minni hraða, eftir því hvernig á stóð, miðað við veður og sjólag. Oftast var t.d. siglt á 24 - 28 mílna hraða á ferðinni til Englands, eftir því hvernig var í sjóinn. Og hefir ekkert skip undir íslenskum fána farið svo fljótt yfir hafið hingað til eftir 55 ár. Þrjár 1000 ha. vélar voru í hverjum báti, svo það er nokkuð víst að engin landhelgisbrjótur hefði getað siglt þá af sér. En þeir hentuðu illa hér við land, fóru ekki vel í sjó, ef eitthvað var að veðri og óhæfir til björgunarstarfa. Samt voru þeir hér í nokkra mánuði og fengu íslensk nöfn úr goðafræðinni eins og gjarnan er um varðskip okkar, og hétu þeir: BALDUR, BRAGI og NJÖRÐUR, þeir voru allir nokkuð jafn stórir u.þ.b. 150 tonn tæp og BRAGI þó ívið minnstur.

Nú átti að skila þeim til Englands, og þurfti að sigla þeim til Portsmouth einnar helstu herskipshafnar Breta á suðurströnd Englands. – Til þess að stjórna þeirri siglingu voru tilnefndir sex yfirmenn frá Skipaútgerð ríkisins – þrjú skipstjórar og þrjú vélstjórar. Þessir menn voru:

Á Baldri var skipstjóri Guðmundur Guðjónsson og yfirvélstjóri Emil Pétursson.

Á Nirði var skipstjóri Stefán Björnsson og yfirvélstjóri Jón Örn Ingvarsson.

Á Braga var skipstjóri Guðjón Guðbjörnsson og yfirvélstjóri Ólafur Sigurðsson.



Ingólfur Viktorsson. (Mynd: Gestur Einarsson, G.E. 1569, Þjóðminjasafn.)

En það var ekki nóg að fá þessa úrvalsmenn, þá vantaði skipshafnir til daglegra starfa á siglingunni, þegar þetta var um sama leyti og koma þurfti skipshöfninni, sem sækja átti Hvassafell, til Englands, þá var það að ráði, að sú skipshöfn skyldi fengin til þess að verða áhafnir á hraðbátunum til Portsmouth, því var þessum 19 manna hóp skipt niður á hraðbátana, svo að þeir gátu talist full mannaðir.

Þannig var átta manna áhöfn á tveim og níu á einum. Skipverjar á Hvassafelli dreifðust á hraðbátana sem hér segir:

Skipstjórinn á Hvassafelli Gísli J. Eyland og stýrimennirnir Bergur Pálsson og Guðni Jónsson voru stýrimenn, og vélstjórnarnir Sigurjón Jónsson, Gissur Guðmundsson og Sigurjón Þórðarson voru II. vélstjórar, Ingólfur Viktorsson var eini loftskeytamaðurinn og var hann á Baldri, sem var einskonar flaggskip þessa litla flota, hafði hann stöðugt talsamband við hina bátana á vissum tímum, auk þess hafði hann morse-samband við land, þegar með þurfti, og radióvita-miðanir, með skipstjóra þegar fór að nálgast land. Brytinn var matsveinn á Baldri, annar matsveinn, matsveinn á Braga og messinn og léttadrengur voru saman um eldhúsið á Nirði, Litið fór fyrir eldamennsku þar sem mest voru niðursuðuvörur til matar, svo og gos og öl, þar sem reikna mátti með slæmu veðri á leiðinni og var þá eldunaradstaða að mestu ófær. Hinum í áhöfninni var líka valinn staður við hæfi og allt gert með ráðdeild og fyrirhyggju.

Svo var það miðvikudaginn 17 júlí 1946 að landfestar voru leystar og hraðbátarnir sigldu rólega út úr Reykjavíkurböfn, þá var klukkan 8 síðdegis. Var þá bátunum raðað til siglingar þannig að fremst fór flaggskipið Baldur, en aftur og til hliðar beggja vegna, komu Bragi og Njörður, svo að úr varð oddasigling, líkt og sést hjá gæsum á flugi.



Þá var sett á fulla ferð út flóann. – Það hefur verið *Leið hraðbátanna.* falleg sjón að sjá þessa vígalegu hraðbáta þjóta yfir sléttan hafflötin í skipulagðri röð á feikna hraða, svo að þeir lyftust upp að framan og freyddi aftur af þeim. – Veður var hið besta og gott í sjóinn. Á ótrúlega skömmum tíma vorum við komnir út fyrir Reykjanes. Um miðnætti voru bátarnir komnir að Vestmannaeyjum, þaðan var tekin stefna á Skotland og siglt út á opið Atlantshafið. Fyrsti fyrirhugaði viðkomustaðurinn var Stornoway, norðanlega á Suðureyjum (Hebrideseyjum).

Siglingin yfir hafið gekk vel, og ekkert markvert gerðist, utan hvað einhver smá bilun varð í vél eins bátsins, sem ekki kom þó að sök, og varð ekki til að tefja ferðina, aðeins hert á hinum tveimur.

Það er raunar ólýsanleg tilfinning að vera þarna um borð og þjóta yfir hafið á ofsa hraða. Það var eins og hraðbátarnir flyttu kerlingar yfir hafflötin.

Veður hélt gott alla leiðina, en sjórinn var töluvert ókyrrari, en á Faxaflóa talsverð undiralda, þegar út kom á opið haf, en aldrei vont í sjóinn, og menn voru yfirleitt hressir og léttir í lund, þó að örlítið bæri á sjóveiki hjá einstaka óvaningi, sem ekki hafði lengi komið á sjó, en naumast er orð á því gerandi.

Daginn eftir síðdegis var tekin radiómiðun af Butt of Lewis nyrst á eyjunum og var staðarákvörðun nánast samkvæmt áætlun. Undir miðnætti, þegar við höfðum verið 29 klukkustundir á leiðinni frá Reykjavík, þóttust einhverjir verða var við land í fjarska.

Þeir höfðu rétt fyrir sér þótt ótrúlegt sé, því að klukkan 7 næsta morgun þann 19. júlí, var hægt á ferðinni, og beygt inn í allbreiða bugt, þar sem bærinn Stornoway liggur við botn flóans, fiskibær nyrst á Lewis, sem er stærsta eyjan í Hebrideseyjaklasanum, sem við köllum á íslensku Suðureyjar.

Þar var lagst að bryggju kl. 8 um morguninn, föstudaginn 19. júlí, nákvæmlega 36 klukkustundum eftir að við fórum frá Reykjavík – fljótasta ferð þessa leið yfir hafið, bæði fyrr og síðar.

Við munum hafa verið um kjurt í Stornoway þennan dag allan, og fengið nauðsynlega viðgerð, og dyttað að ýmsu smálegu. Margir komu niður á bryggju til að berja augum þennan litla flota, með íslenska fána við hún.

Gefið var landgönguleyfi og fóru allir í land, sem það gátu, til að litast um í þessum bæ. Einhverjir urðu vitni að stórkostlegu brúðkaupi, sem haldið var í bænum með skrúðgöngu, sekkjapípu-leik og trumbuslætti. Og þegar bjórkraín var opnuð fórum við margir þangað til að fá okkur bjór að drekka og skoða mannlífið. Þetta var ekta skosk bjórkra og þarna var fjöldi manns að drekka sinn daglega skammt af bjór og rabba saman. Var mjög forvitnilegt að sjá og heyra, og blanda geði við vingjarnlega Skotana sem töluðu harða skosku. Þarna áttum við skemmtilega kvöldstund.

Frá Stornoway fórum við laugardaginn 20. júlí, og var bátunum raðað upp með sama hætti og áður. Siglt var sem leið liggur Íriska kanalinn sem svo er nefndur, þ.e. milli Skotlands og Írlands suður fyrir Lands End, vestasta hluta Cornwallskaga og beygt í austur inni Ermasund, meðfram strönd Englands, og stefnt til Portsmouth, sem er nokkru austar en um miðja suðurströndina. Þessi leið var farin

á talsvert hægari ferð en yfir hafið, því víða er þarna þröng siglingaleið og fjölfarin, og gat verið hættuleg, af því að ekki var búið að finna öll tundurdufl, sem losnað höfðu og flutu um allan sjó. Svo fengum við mun verra veður en áður. Einkum var vont fyrir Lands End, sem er þekkt veðravíti. Við vorum því aðeins lengur á leiðinni, en nógu fljótir samt, því að þegar við komum til Portsmouth aðfaranótt 23. júlí, voru menn ekki tilbúnir að taka á móti okkur.

Í Portsmouth lauk fyrsta hluta ferðalagsins hjá okkur Hvassafells mönnum. Þarna átti að skila hraðbátunum til fyrri eigenda sinna, en töf varð á því. – Leggja átti bátunum í svo kallaðan „skipakirkjugarð“ þarna skammt frá, með öðrum óþarfa og aflóga herskipum úr stríðinu. En þegar við komum voru ekki tiltækir dráttarbátar, sem áttu að sjá um það. Því báðu Bretarnir okkur að vera um borð í hraðbátunum þar til dráttarbátarnir kæmu. – Við notuðum tímann til að svipast um í borginni. Ég man eftir skemmtigarði (Tívoli) með allskonar skemmtitækjum, sem við fórum í, einnig skoðuðum við VICTORY flaggskip Nelsons úr orustunni við Trafalger, var það með rá og reiða og áhöfn gekk vaktir um borð, var ákaflega gaman að skoða skipið og fylgjast með áhöfninni að verkum. Og svo voru bjórkraínar skoðaðar eins og menn höfðu lyst til.

Frh. á bls. 13



Bátarnir þrír ásamt fylgdarskipi, sem er bresk „corvette“ smíðuð í Bandaríkjunum. (Mynd: Ólafur Þórir Guðjónsson.)

Horfin er Æskan, hjálmurinn með (og þó ...)



Friðrik Höskuldsson, höfundur greinainnar, við skyldustörf um borð í TF-LIF.
(Mynd: LHG)

Einkennilegt hvað dagarnir geta verið margbreytilegir.

Þetta var mitt fyrsta ár sem stýrimaður á þyrlum Gæslunnar. Ég byrjaði að standa vaktir í mars, og síðan hafði allt verið á öðrum endanum. Mjög mikið af útköllum á þyrlunum auk allskonar verkefna.

Önnur vikan í júlí var eins, mikið að gera og verkefnið breytileg. Komíð var að vikulokum og ætlaði ég að eiga virkilega rólega og góða helgi með fjölskyldunni. Reyndar var ég á þyrluvakt. Með mér á vaktinni yfir helgina yrðu þeir Jakob Ólafsson, flugstjóri, Björn Brekkan, flugmaður, Jón „granni“ Erlendsson, spilmaður og Björn Pétur Sigurðsson lækni. Jón var nýlega fluttur í sama hús og ég, á Laugarnesveginum, meira að segja á sama stigapall, og þaðan fær hann „granna“ nafnið.

Útkall BRAVÓ

Laugardagurinn 15. júlí árið 2000 hófst ekki fyrr en eftir hádegi hjá mér, ég lá og kúrði með litlu dóttur minni, og naut þess að vera heima í rólegheitum. Um eittleytið staulaðist ég þó fram í eldhús til að hella upp á morgunkaffið, enda er það mitt fyrsta skylduverk á hverjum degi. Síðustu droparnir voru að renna niður í brúsann þegar útkallsmerkið í talstöðinni byrjaði að hljóma. Vinaleg rödd varðstjórans á stjórnstöðinni kallaði upp

áhöfnina á TF-LIF, útkallið var BRAVO. Varðstjórinn sagði bát vera í vandræðum á um 7 sjómílum suður af Bjargtöngum, 3 menn væru í áhöfn, báturinn væri orðinn vélarvana og tæki inn sjó.

Nú var bara að drífa sig út á völl, kaffið yrði því miður að biða. Á leiðinni á völlinn fór ég að hugsa um verkefnið sem framundan væri, en ekki hvarflaði að mér að þetta yrði eitthvað minnisstæðara en svo margt annað sem ég hafði sýslað með hingað til. Vonandi gengi þetta allt vel, allir kæmu heilir heim að loknum þessum degi.

Jæja, þegar við vorum allir mættir, var farið að skipuleggja flugið eins og kostur var. Ákveðið var að við skyldum taka með okkur sjóðælur og barka, og freista þess að dæla úr bátnum. Héldum við síðan af stað áleiðis vestur, og komum að bátnum, sem hét Æskan SH-342, sunnan Bjargtanga. Þessi bátur hafði verið einn af mínum uppáhalds fleytum, um tíma bar hann jafnvel nafnið mitt (jæja, sama nafn) og hét þá Friðrik Bergmann. Þetta var afskaplega fallegur eikarbátur upp á 72 brl., smíðaður í Danmörku árið 1963. Greinilegt var að talsverður sjór var kominn í bátinn, lítið borð eftir fyrir báru, og tíminn því dýrmætur. Við byrjuðum á að koma dælunum niður og buðum fram aðstoð ef skipstjórinn vildi hjálpa við að gang-

setja og tengja dælurnar. Í fyrstu var aðstoðin afþökkuð en fljótlega bað skipstjórinn um aðstoð, þeir kynnu ekki alveg á dælurnar og öll hjálpa því vel þegin. Ég gerði mig því kláran að fara niður, en þar með má segja að ég hafi skipt um hlutverk, var nú að verða partur af áhöfn sökkvandi báts, en ekki svífandi um loftið í þyrlu.

Um borð í Æskunni

Alveg var það furðulegt að koma um borð í bátinn, ég hafði aldrei lent í neinum meiriháttar vandræðum á mínum sjómannsferli, varla lent í vandræðum yfir höfuð hvað varðar sjóinn. Reyndar var ég nærri drukknadur í sjó-grútarpolli vestur á Tálknafirði í denn, þegar við félagarnir vorum að keppa í jakahlaupi á heimleið úr skólanum, allir í betri fótunum. En aftur um borð... Nú var sem sagt hlutverkið orðið að reyna að dæla úr bátnum til að halda honum á floti. Það fyrsta sem ég varð að gera þegar niður kom, var að taka af mér hjálminn, annars heyrði ég ekki bofs í strákunum um borð. Setti ég hjálminn á kranastjórnunarpúltið fram undir hvalbak. Báturinn var orðinn nánast alveg „dauður“ í sjó, þ.e. hann valt ekkert orðið heldur lyftist og hné hægt og rólega á öldunni. Þarna voru SSA 7 vindstig og sjóslampanði, þokusúl og lítið skyggni. Jæja, nú var að koma dælunum í gang og sjá hvort við réðum við verkið. Eftir talsverðan barning, komum við báðum dælunum í gang, en illa gekk að fá þær til að halda sig við efnið, við vorum að reyna að dæla úr lestinni sem var langt komin með að verða full. Í lestinni var fullt af fiskikörum og kössum, talsvert af þeim farin að brotna og barkarnir fengu lítinn frið ofan í sjónum, körin slógu þá jafnharðan upp, og við það drógu dælurnar loft þannig að þetta var seinlegt verk.

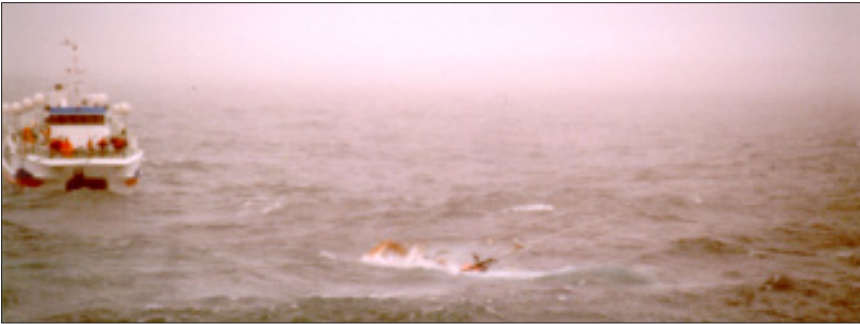
Meðan við sem vorum um borð í Æskunni vorum uppteknir við okkar störf, voru strákarnir á þyrlunni líka önnur kafnir við að ná í öfluga sjóðælu um borð í hvalaskoðunarbátinn Brimrúnu, en hún hafði brunað út frá Rífi með slökkviliðið þaðan, og búnað til að reyna að dæla úr bátnum. Í sannleika sagt, þá varð ég ekki var við athafnir þeirra fyrr en ég sá útundan mér, einhvern torkennilegan hlut á sveimi spottakorn frá bátnum. Þetta var dælan frá Brimrúnu, hangandi í spilvri þyrlunnar, og var hún víst búin að gera það nokkra stund, en enginn okkar sem um borð vorum, urðum þess varir sökum anna. Nú var að reyna að koma dælunni um borð til okkar, en



Áhöfn Æskunnar hífð um borð í TF-LIF. Brimrún skammt undan.
(Mynd: Sveinn Hjálmarsson, Kaldbaki EA)

sökum plássleysis á dekkinu og ekkert sérstaklega góðra aðstæðna, þá lenti dælan því miður frekar harkalega inni á dekki. Við þetta virtist eitthvað hafa aflagast í dælunni, því hún fór aldrei í gang og kom því ekki að gagni. Þetta urðu mikil vonbrigði, því okkur var að

fyrsta sem mér datt í hug var að maðurinn væri orðinn alveg ruglaður, hvort ætti hann svo sem að fara? Síðan rann það upp fyrir mér þegar ég leit upp að vissulega væri skipstjórinn að fara, því vélstjórinn og hásetinn voru líka að fara í sjóinn, og Æskan var að fara niður. Það



Æskan hverfur í hafið. (Mynd: Sveinn Hjálmarsson, Kaldbaki EA)

verða ljóst að dælurnar tvær sem við komum með, höfðu alls ekki undan í baráttunni við sjóflæðið inn í bátinn. Samt var ennþá mikill baráttuandi okkar í millum, við ætluðum í það minnsta að halda dælunum sem við höfðum gangandi, og vona það besta. Til vonar og vara fóru skipstjórinn og vélstjórinn í að sjósetja einn gúmmibát, og hafa til taks ef illa færi. Einnhver hafði reyndar fengið þá hugmynd, að fá mann frá slökkviliðinu yfir til okkar og selflytja hann í gúmmibátinum til að reyna að gangsetja dæluna góðu. Þeirri hugmynd var fljótlega hafnað þar sem ekki þótti ráðlegt að fjölga í áhöfn hins sökkvandi báts.

Æskan niður

Ennþá var haldið áfram að berjast, en því miður gekk það ekki upp. Báturinn sem hafði frá því ég kom niður, alltaf verið með 10-15° slagsíðu til BB, fór nú að síga enn meira yfir. Þessu tók ég ekki eftir þar sem ég var að bogra yfir annarri dælunni, fyrr en skipstjórinn stendur allt í einu við hlið mér og öskrar af lífs og sálar-kroftum á mig að „hann sé að fara“. Það

var jú það sem skipstjórinn var að meina, báturinn var „að fara“. Allir hlupum við aftur á skut, klifruðum þar upp og hentum okkur í sjóinn, einn af öðrum. Magnað var að sitja þarna á skut og gera sig kláran í að yfirgefa sökkvandi skip, ég man að ég hló með sjálfum mér yfir því hvernig komið var, og að nýlagad kaffið stóð heima á borði og beið þess að verða drukkið. Þegar fyrstu tveir höfðu yfirgefið skipið, sátum við á skut, ég og hásetinn og bjuggumst til að stökkva. Ég ætlaði að biða með að

stökkva þangað til hann væri farinn, en þegar hann ætlaði að láta sig vaða, fékk hann bakþanka og byrjaði að hagræða björgunarbúningnum, reyrdi gallann alveg upp í háls. Þetta höfðu hinir tveir ekki gert og því blotnuðu þeir strax og kólnuðu fljótt. Ég stökk því nánast afturábak, fálmandi út í loftið og öskrandi á strákinn að koma sér í sjóinn. Hann ætlaði sér að nota gallann rétt, og fór því síðastur frá borði. Gott hjá honum. (Þennan mann hitti ég síðar við flugskýlið okkar í Nauthólsvík. Hann var að fara með áhöfn varðsrips til að taka við skipinu, fyrir austan að ég held. Gaman var að heyra hann segja að hann vildi endilega vera á skipi sem flýtur, og því ætlaði hann að reyna fyrir sér hjá Gæslunni. Hann hafði verið mjög nýlega byrjaður til sjós þegar Æskan sökk.)

Fyrsta hugsunin sem skaut upp í kollinn á mér þegar ég var lentur í sjónum var þessi: **Dísarfell!** Hverskonar ömurleg tilfinning það hlyti að hafa verið hjá skipbrotsmönnunum þar að yfirgefa skipið úti í miðju ólgandi Atlantshafi um hávetur, alls ekki vitandi um að hjálp gæti verið á leiðinni, eða hversu lengi þeir þyrftu að biða hennar. Þarna var ég kominn í sjóinn, búinn að yfirgefa sökkvandi bátinn, og því sjálfur orðinn skipbrotismaður, **en** það fyrsta sem fyrir augu bar var þyrflan, bjargræðið sjálft! Þvílík sjón og yndislegur hávaði af þessari elsku! Það var í raun þarna sem mér var kippt aftur inn í veruleikann og ég áttaði mig á því að ég hafði alveg gleymt að þyrflan var þarna hjá okkur allan tímann! Adrenalínið lokaði umheiminn einhvern veginn frá mér, og það eina sem komst að var að halda Æskunni á floti.

Frh. á næstu síðu.



Leið hjálmsins, frá Breiðafirði (Bjargtöngum) til Barðsvíkur eru rúmlega 100 sml.
(Kort: Sjómælingar Íslands)

Háfaði í hýfingu!?

Nú var að ná áttum, því aftur höfðu orðið hlutverkaskipti hjá mér. Nú varð ég að fara að beita því fyrir mig sem þjálfun mín býður, að reyna að koma skipbrotsmönnum til hjálpar, en erfitt var að átta sig á öllum málavöxtum, því ég var jú sjálfur í þeirri aðstöðu að þurfa björgun. Til að björgunin tæki sem skemmstan tíma var langbest að safna mönnum saman, svo að ég kallaði strákana saman og héldum við síðan hópinn. Þyrlan kom svo nánast strax til okkar, enda þeir búnir að biða yfir okkur í nærri einn klukkutíma, krókurinn kom niður og ein björgunarlykkja með. Ég hafði allan tímann verið í sigbrókunum og ég húkkaði mig því í krókinn og tók vélstjóran með upp. Á leiðinni upp fannst mér eins og hávaðinn frá þyrlunni væri meiri en venjulega var, og uppgötvaði þá að **hjálmurinn hafði orðið eftir um borð í Æskunni**. Það var nú orðið of seint að fást um það, svo að ég setti á mig æfingahjálminn þegar við höfðum komið fyrsta mannum upp og inn. Því næst var að ná í hina tvo, skipstjóran og hásetann, fyrst skipstjóran því hann var orðinn kaldur enda ekki með gallann renndan. Hásetinn kom svo síðast upp. Þegar við vorum allir komnir upp varð mikið spennufall hjá mér, ég sá svart og hvítt og bröndótt og maginn gerði algera uppreisn, enda var ég búinn að súpa ótæpilega af „matarkistunni“ Breiðafirði í baslinu. Ég lagðist því á belginn í dyrnar, Jón „granni“ tók að sér móðurhlutverkið og hélt mér innandyra meðan ég skilaði mesta sjónum aftur í matarkistuna. Þetta tók allt af um síðir, við héldum heim til

Reykjavíkur, nokkuð glaðbeittir enda allir heilir eftir volkið og vesenið. Æskan var jú að vísu farin, dælurnar, barkarnir og hjálmurinn ásamt fleiru smálegu voru horfin í djúpið, en það er hjóm eitt hjá því að mannslíf skyldu ekki tapast. Þennan dag átti enginn að gjalda Ægi konungi dýrasta verðinu, með lífinu sjálfu.



Langþráður kaffibolli ! (Mynd: LHG)

Aftur útkall

Það er sagt að „ekki sé ein báran stök“. Það held ég að hljóti að vera nokkuð rétt. Daginn eftir atburðina sem að framan er lýst, er ég að skottast á sloppnum frammi í eldhúsi, nýlega vaknaður með grafalvarlegar harðsperrur í bóknum, og að hella upp á morgunsopann. Að sjálfsögðu kom þá annað útkall, nú vegna rútuslyss við Hólsselskil á Fjöllum. Sem sagt annar langur dagur, ekkert sloppakaffi þann daginn heldur. Svona var sumarið að mestu, mikið að gera í allskonar útköllum á þyrlurnar, mikið um umferðarslys og leystist ekki allt jafn farsælega og verður jafn minnisstætt fyrir góðan endi og þessi dagur, 15 júlí 2000.

Afdrif hjálmsins

En hjálmurinn. Já, hann var nú ekki alveg búinn að yfirgefa þessa jarðvist. Næsta vika markaði upphafið að tveggja vikna sumarfríu mínu þetta árið, og því hélt ég vestur með konu og barn á mínar ástkæru heimaslóðir, Tálknafjörð. Þar var hægt að slappa af og drekka morgunsopann án þess að verða kallaður til starfa á Stór-Tálknafjarðar svæðinu í útköll eða Gæsluflug. Á svipuðum tíma og ég var að deila óumdeilanlegri fegurð Vestfjarðanna með fjölskyldunni, var maður einn sem ég því miður kann engin deili á, að spóka sig í blíðunni í Barðsvík á Ströndum. Þar sem hann er að klöngrast í fjörugrjóttinu, rekur hann augun í hjálminn góða, kyrfilega merktann „FRIKKI“. Líklegast þótti honum að þetta væri óskilamunur frá Landhelgisgæslunni, taldi sig vita að Gæslumenn notuðu slíkan höfuðbúnað, og að þessi „FRIKKI“ þyrfti jafnvel að nota gripinn, svo hann skilaði hjálminum góða niður á Seljaveg 32, þar sem hann er í dag. Hjálmurinn er að vísu ekki nothæfur, skelin er í lagi, en marflóin eða sjávardýr af annarri sort, hafa ekki haft nóg að bíta í matarkistunni svo þau átu innan úr hjálminum leðrið.

Þarna hafði þessi ágæti hjálmur lokið glæsilegri hringferð; týndur í Breiðafirði, fundinn í Barðsvík innan við mánuði síðar, (og reiknast mér til að sjóferðin Breiðafjörður-Barðsvík sé rúmlega 100 sjómílna löng) fluttur suður til Reykjavíkur og komið í vörslu gæslunnar þar sem hann mun njóta sannmælis sem sjálfstæðasta og heimakærasta höfuðfat Landhelgisgæslunnar.

Fríðrik Höskuldsson

Frh. af bls. 7.

Lærði undirstöðuatriði í tannlækningum á Kleppi

-Hvernig gekk með tannviðgerðir á sjónum?

Ég lærði undirstöðuatriði í tanndrætti er ég var læknanemi á Kleppi. Þangað kom Jón Sigtryggsson prófessor í tannlækningum með tannlæknanema og kenndi þeim tanndrátt með því að draga tennur úr sjúklingum sem á því þurftu að halda. Ég stóð hjá og horfði á og lærði þannig undirstöðuatriði í tanndrætti hjá fagmanni. Ég bjó lengi að því sem héraðslæknir en ég var skurðlæknir og lyflæknir á Patreksfirði og Blönduósi. Áður en farið var í ferðina með Óðni fékk ég einmitt lánaðar tanntengur hjá fyrrnefndum Jóni.

Eftir viðtalið leyfði Hannes okkur að kíkja í dagbókina sína sem hann skrifaði er hann var um borð í Óðni. Greinilegt er að hann kann að koma skemmtilega fyrir sig orði og lýsa atburðum á myndrænan hátt. Í lokin fáum við smá sýnishorn af því hvernig það er að vera læknir um borð í skipi en hér er verið að lýsa aðstæðum um borð í Óðni, fyrstu nótt ferðarinnar 2. ágúst 1968:

Um miðnættið er haldið út í suðvestan strekking, sem velti Óðni framþungum af olíu, vatni og vistum til fjögurra vikna úthalds. Læknir lagðist í koju, en hafði skamma stund legið er glamur mikið og skruðningur heyrðist. Tannbursti og tannkrem datt úr hillu ofan í vaskinn, öskubakki og annað laust á borði skall í gólfið, handsápan við vaskinn fylgdi þar á eftir. Brá læknir sér því í brækurnar og

fór niður í lyfjaklefan. Þar var þá kominn 3. stýrimaður og hafði bjargað kassa af spir. denaturatus rétt áður en hann skall í gólfið. Í sjúkraklefanum dansaði AMBU svæfingatækið en tanntengurnar hans Jóns Sigtryggssonar tritluðu í kringum það. Var þetta þörf áminning um að ganga tryggilega frá öllu sínu dóti um borð í skipi. Lagðist fyrir á ný en veltingurinn jókst. Um miðja nótt kemur skipherrann og biður mig að koma í sjúkraklefan. Hafði hann þá séð bleytu á gólfinu. Var greinilegt að autoclavinn (daudhreinsitækið) hafði tekið sjósótt og ælt vatninu sem ég lét á hann þegar við lágum í næði undir Stapanum. Þessa nótt svaf læknir stutt í einu og sjaldan.

Viðtalið tóku: Dagmar Sigurðardóttir og Halldór B. Nellett

Landhelgisgæslan tekur í notkun nýtt tölvuforrit fyrir leit á sjó

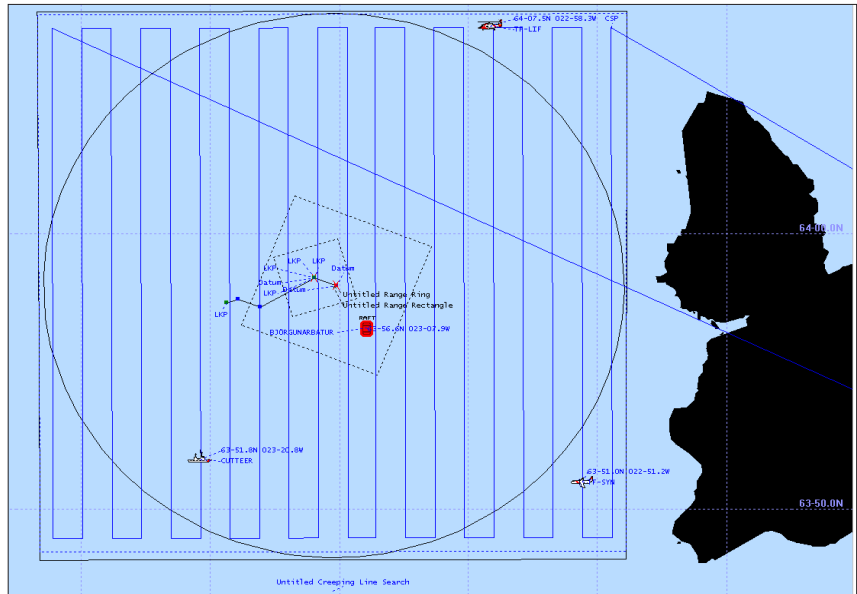
Nýlega tók Landhelgisgæslan (LHG) í notkun nýtt tölvuforrit til notkunar við leit og björgun á sjó. Nýja forritið kemur frá bandarísku strandgæslunni (USCG) og er árangur margra ára þróunarvinnu sem byggð er á ártuga reynslu við leit á sjó. Fyrir utan björgunarstjórnstöðvar USCG er forritið í notkun í herstöðvum víða um heim, þ.m.t. hjá Varnarliðinu á Keflavíkurflugvelli. Vitað er að þjóðir víða um heim hafa ýmist verið að kynna sér forritið eða þá þegar tekið það í notkun. Vegna þessa, hafa leiðbeinendur frá USCG Training Center í Yorktown farið víða og komu þeir sem kenndu starfsmönnum LHG að nota forritið, beint frá kennslu í Póllandi.

Útreikningur leitarsvæðis

Útreikningar vegna leitar á sjó getur verið flókin aðgerð. Þetta á bæði við þegar ákvarða skal líklegt leitarsvæði, en einnig við niðurröðun leitartækja (loftför/skip) með tilliti til afkastagetu og aðstæðna.

Áður en leitarforrit fyrir tölvur komu til sögunnar, mældist undirbúningstími miðlungstórrar leitar í klukkustundum. Með tilkomu nýja forritsins mælist þessi tími nú í mínútum, ásamt því að hægt er að bregðast við breyttum eða óvæntum aðstæðum á skjótari og markvissari hátt. Nýja forritið býður m.a. upp á tölulegar og myndrænar niðurstöður varðandi eftirfarandi:

- Stærð á leitarsvæði með tilliti til hafstrauma, veðurs og rektíma hlutar sem leitað er að.
- Val á heppilegum leitarferlum ásamt bili milli þeirra með tilliti til stærðar hluta sem leita skal að og veður- aðstæðna á leitarsvæðinu.



- Afkastagetu leitartækja (loftför/skip) á leitarsvæði með tilliti til viðverutíma á svæðinu, hraða leitartækis og bili milli leitarferla.
- Skiptingu á stóru leitarsvæði milli tveggja eða fleiri leitartækja (loftför/skip) með tilliti til afkastagetu, hæðaraðskilnaðar o.fl.

Þá má geta þess að með réttum upplýsingum býður forritið upp möguleika á að afmarka upphafsstað ef tilkynning um neyðarflugeld á lofti berst frá vitni til stjórnstöðvar LHG.

Val á leitarforriti

Á stjórnstöð LHG hefur frá árinu 1986 verið notast við sænskt leitarforrit sem hannað var (í frítíma) af Ingvari Wihlborg, SAR-Controller hjá MRCC Gautaborg. Forritið hefur reynst nokkuð vel, en er barn síns tíma og á því vankantar

sem henta illa kröfum 21. aldarinnar. Á meðan starfsmenn LHG eru að þjálfast í að nota nýja forritið, mun þó sænska forritið fyrst um sinn vera áfram í notkun á stjórnstöð, samhliða hinu bandaríska.

Víða var komið við, þegar leit að nýju leitarforriti fyrir Landhelgisgæsluna stóð yfir. Það sem einna helst réði ofangreindu vali var uppsetning og notagildi ásamt því að formúlur flestra annarra forrita sem skoðuð voru eru upphaflega komin frá USCG. Forritið býður m.a. upp á um 50 valmöguleika á rekhraðaformúlum. Þá fylgdi valinu áskrift á framtíðar uppfærslur, en stöðugt er unnið að endurbótum á forritinu. Að ósk USCG hefur LHG sent breytingatillögur, sem byggðar eru á reynslu starfsmanna LHG í leit og björgun.

Kristján Þ. Jónsson
Skipterra

Frh. af bls.9.

Loks kom að því að við lögðumst til svefnis í hengikojum okkar, seinustu nóttina um borð í þessum skemmtilegu hraðbátum, sem verið höfðu heimkynni okkar í rúma viku. Ekki minnumst við samt nokkurs saknaðar þá, við skilnaðinn, en verðum að játa að nú í seinni tíð, hugsum við til þeirra með einhverskonar

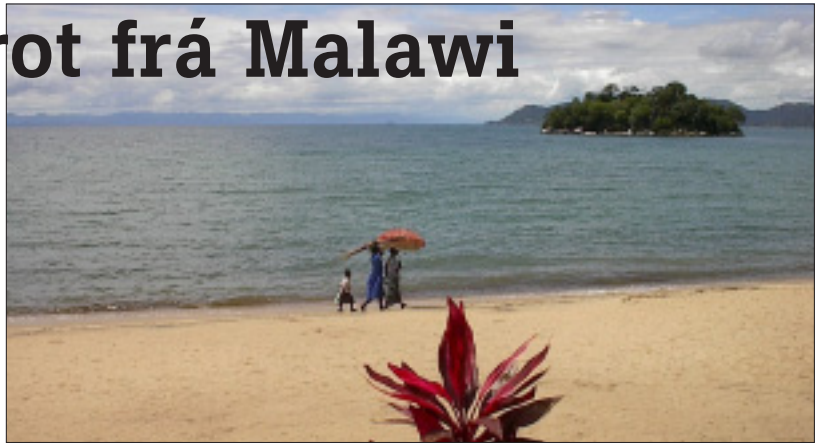
angurvæð og trega. Þetta voru á margan hátt merkileg skip. Saga þeirra varð ekki löng en allsérstæð.

Við yfirgáfum Portsmouth og héldum til London með jarnbrautarlest, þangað komum við síðdegis, og fórum rakleitt á hótelið, sem við áttum að búa, þangað til tími var kominn til að fara í næsta áfanga.

Hér skildu leiðir okkar 19 og hinna 6 yfirmanna, sem deilt höfðu með okkur kjörum á hraðbátunum á siglingunni frá Reykjavík til Portsmouth, þeir héldu með lest norður til Skotlands, og komust þaðan heim með flugi. Við minnumst þeirra með þakklæti og virðingu.

Dagbókarbrott frá Malawi

Eins og sagt var frá í Gæslutíðindum í desember 1999 fór Ásgrímur L. Ásgrímsson til Malawi að beiðni Þróunarsamvinnustofnunar Íslands (ÞSSÍ). ÞSSÍ hafði verið beið um að aðstoða við mælingar á Malawivatni þar sem öll „sjókort“ voru uppseld og öll frumgögn týnd. Ásgrímur gerði í þessari ferð úttekt á stofnunni í Monkey Bay þ.e. þeim tækjum og búnaði sem þeir höfðu yfir að ráða.



Strönd Malawivatns. (Mynd: Hilmar Helgason.)

Í framhaldi af skýrslu sem Ásgrímur gerði, ákvað ÞSSÍ að leita til Landhelgisgæslu/Sjómælinga (LHG/SÍ) um að aðstoða við verkefnið. Þann 8. desember 2000 var undirritað samkomulag milli LHG/SÍ og ÞSSÍ um verkefni er lýtur að dýptarmælingum og kortagerð af Malawivatni.

10. febrúar síðastliðinn fór svo undirritaður til Malawi og var verkefnið að



Malawískir fiskimenn. (Mynd: Hilmar Helgason.)

koma upp þeim búnaði sem nauðsynlega þurfti til og ÞSSÍ hafi keypt.

Þann 11. febrúar var lent í Lilongwe, höfuðborg Malawi. Eftir að hafa skotið mér í röð með einhverjum fyrimönnum í gegnum tollinn, (töskurnar voru fullar af tækjum) hitti ég Þórdísi Sigurðardóttir verkefnisstjóra í Malawi sem kom mér fyrir á hóteli, þangað sem Árni Helgason verkefnisstjóri í Úganda kom síðar um kvöldið.

Morgunin eftir var ekki til setunnar boðið, farið var á fund yfirmanna Siglingastofnunarinnar í Malawi, á skrifstofu ÞSSÍ og útvegað smávegis af tækjabúnaði. Síðan var farið út á flugvöll til að sækja Alan Rowland frá Racal Decca í S-Afríku, en hann hafði verið ráðinn til að setja upp tækin í mælingabátinn. Tækin sem höfðu verið send á undan honum frá S-Afríku voru hinsvegar ekki kominn og var skjálfti í

mönnum út af því. Þegar Alan var mættur á staðinn var farið í „tækjaleit“ án árangurs en síðan var lagt af stað til Monkey Bay.

Árni valdi stystu leiðina og því líkir „vegir“, við Alan vorum nær dauða en lífi er við komum í Strandkot, hús sem ÞSSÍ hefur til umráða fyrir starfsmenn sína. Við Alan bjuggum síðan í Strandkoti. Kvöldmatur var síðan hjá Jóhanni Pálssyni kennara við sjómannaskólann í Monkey Bay og Fífi eiginkonu hans.

Þriðjudagsmorgunin 13. var hafist handa við koma öllu í gang. Byrjað var á að taka til í skrifstofuhúsnæðinu svo hægt væri að koma tölvum og öðrum plássfrekum búnaði fyrir. Rífa þurfti niður búnað sem ekki var þörf á um borð í mælingabátum Timba og ákveða stað fyrir flóðmæli ofl. Um kvöldið fréttist að tækin frá S-Afríku væru fundin og var „bill“ þegar sendur af stað til Lilongwe. Daginn eftir kom fregn um að „billinn“ hefði bilað rétt sunnan við bæ sem heitir Salima og var annar „bill“ þegar sendur af stað, sá bilaði líka. Eithvað var á reiki með hvenær tækist að gera við „bilana“ þannig að ákveðið var að bill ÞSSÍ yrði notaður til að sækja tækin og komust þau þá loks á áfangastað.

Þegar öll tæki voru kominn á staðinn gekk greiðlega að koma þeim fyrir. Sett var upp í „Timba“ GPS staðsetningar-tæki sem tekur við leiðréttingarmerkjum frá SkyFix Spot gervihnetti frá Racal Decca. Ennfremur var komið fyrir tölvu með Hypack Max mælingaforritinu, dýptarmælir lagfærður og hljóðhraðamælir settur um borð. Prufutúr var farinn á laugardeginum 17. feb. og gekk allt að óskum. Alan Rowland fór síðan til S-Afríku á mánudeginum.

Þá var hafist handa við að kenna mannskapnum á tölvu og mælingaforritið. Á ýmsu gekk en verst fór rafmagnið með okkur en á þessum

árstíma er regntímabilið. Spennubreytir og varaafgjafi brunnu yfir og hleðslutækið við ferðatölvuna hreinlega sprakk þegar rafmagn kom á.

Þann 23. febrúar komu góðir gestir frá ÞSSÍ á Íslandi til Monkey Bay. Á þeim tíma sem þau stoppuðu fóru þau og kynntu sér öll verkefni sem eru í gangi á vegum stofnunarinnar í Monkey Bay. Tilefnið var framkvæmdastjóra skipti, en Björn Dagbjartsson var að hætta og Sighvatur Björgvinsson að taka við.

Mánudaginn 26. febrúar hófust síðan mælingar á vatninu rétt austan við Monkey Bay, allt gekk að óskum og á þriðja degi sagði ég þeim að nú færu þeir einir. Ekkert hefur komið uppá síðan að heitið geti.

Þá var eftir að koma öllum græjum í gang á skrifstofunni, nettengja tölvur, prentara, plotter og setja upp teikniborð, fá inn símalínu fyrir internetið ofl.

Fimmta mars var farið til Lilongwe til að kaupa viðbótar tölvu og í fleiri útréttingar. Þegar því var lokið var farið til Monkey Bay 7. mars og síðan daginn eftir til Blantary þar sem Landmælingar Malawi eru. Daginn eftir var fundað með yfirmönnum og aðstaðan skoðuð. Þar var unnið við að setja landfræðileg gögn á stafrænt form. Ákveðið var að við



Magugu sér snjó í fyrsta skipti á ævinni. (Mynd: Þórður Gíslason.)

nytum góðs af því og þyrftum ekki að leggja út í þá vinnu. Er komið var til Monkey Bay var hafist handa við úrvinnslu gagna og farið yfir allan verkferilinn.

Síðustu dagana var svo farið yfir lausa enda eins og hægt var. Laugardaginn 24. mars var haldið til Lilongwe og flogið þaðan á hádegi daginn eftir og lent í Keflavík mánudaginn 26.

Í byrjun október kom síðan Maxon Magugu kortagerðarmaður til Íslands og hefur hann verið í þjálfun í sjókortagerð og verður til 20. desember.

Hilmar Helgason

Sjómælingar 2001 Svipmyndir frá liðnu sumri



Baldur við mælingar við Arnarstapa í blíðskaparveðri. (Myndin úr smiðju Jóns Páls Ásgeirssonar)



Við mælingar á léttbátnum af Baldri sem áhöfn hefur nefnt Stubb. Báturinn var útbúinn til mælinga síðastliðið vor og nýttist m.a. vel til að mæla ókannaðar skerjaleiðir í innanverðum Breiðafirði. Þegar hætta var á skemmdum á skrífu var honum stundum róið eða hann dreginn yfir gryppingarnar meðan gögnum var safnað. (Mynd: Sjóm. Ísl.)

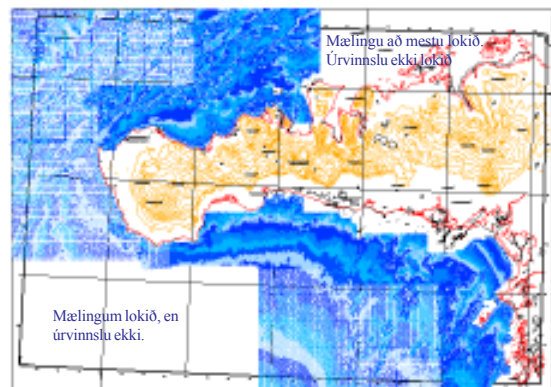


Baldur við mælingar inn á Hvammsfirði. Fellsströndin í baksýn. (Mynd: Sjóm. Ísl.)

Ný kort, nýjar mælingar



Um þessar mundir er að koma út ný útgáfa af korti nr. 74, Hlaða – Stokksnes. Mælt var í kortið 1996 - 1998. Kortið kemur í stað eldra korta frá 1964. Sjófarendum er væntanlega mikill fengur í nýja kortinu, þar sem kortið frá '64 byggði á ónógum mælingum.

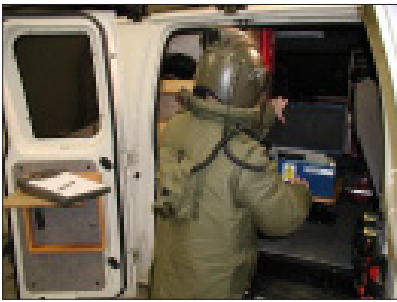


Mælingar hafa staðið yfir frá 1999 í nýtt kort í mælikvarðanum 1:100 000 af svæðinu umhverfis Snæfellsnes. Gera má ráð fyrir að vinnslu kortsins ljúki síðla árs 2002 eða fyrripart ársins 2003.

Svo þú ert sprengjusérfræðingur...

Hljómar heillandi ekki satt? Með allri þeirri spennu sem slík störf virðast fá á sjónvarpsstöðvum s.s. Discovery Channel, National Geographic, svo maður tali ekki um Hollywood hetjurnar sem geta með því að klippa á einn vír í sprengju bjargað gullfallegri konu frá bráðum bana, hljóta menn að halda að það sé spennandi starf.

Vandamálið er að raunveruleikinn er oft allur annar en sá sem sýndur er í sjónvarpi og í kvikmyndum, eða í bókum eða jafnvel í upplýsingum sem finna má á Internetinu. Hver sem er getur orðið sérfræðingur í hverju sem er á einni nóttu þessa dagana, og það sem er óheppilegt við það er að í flestum starfsgreinum sem metnar eru að einhverju marki er leiðin til frama venjulega afar löng og þyrnum stráð. Í tilfalli sprengjusérfræðinga fylgir starfinu auk þess veruleg hættu.



Sprengjusérfræðingur Landhelgisgæslunnar að útbúa tæki áður en hann skoðar varhugaverðan hlut á æfingu með bandaríska hernum.

Hvað fær fólk til þess að vilja verða sprengjusérfræðingur?

Hver veit! Fyrir flesta eru það ekki val þar sem það er hluti af starfinu, t.d. erlendis hjá þeim sem fara í herinn. Þar er nauðsynlegt að hluti starfsmanna sé þjálfaður í að eiga við sprengjur og hryðjuverk til þess að hernaðaraðgerðir geti haldið áfram og líka til þess að bardagasvæði verði örugg fyrir almennig eftir að átökum lýkur.

Til hvers þarf sprengjudeild á Íslandi?

Það var nauðsynlegt að stofna sprengjudeild Landhelgisgæslunnar. Sprengjur frá flugvélum, djúpsjár-sprengjur og ýmsar aðrar sprengjur frá báðum heimsstyrjöldum sem ekki hafa sprungið finnast reglulega á landi og í sjó við Ísland. Það er talið að milli 10 og 30% af sprengjum sem notaðar eru í stríði virki ekki sem skyldi. Það segir sig



Bresk 25 punda sprengjukúla úr Seinni heimsstyrjöldinni sem fannst nálægt Borganesi. Hún var fyllt með blöndu af TNT og ammonium nitrate. Þessi blanda var gerð til þess að spara dýrt TNT en hafði ekki áhrif á sprengikraft kúlunnar.

því sjálft að ótrúlegt magn af þessum lífshættulegu „hlutum“ liggja víða í heiminum í dag og bíða þess að saklaus fórnarlömb finni þá. Það er talið að á 15 mínútna fresti verði slyss sem rekja má til ósprunginna sprengja, og er þá aðallega átt við jarðsprengjur.

Til allrar hamingju urðu aldrei alvarleg átök á Íslandi þannig að mestur hluti sprengjanna sem aldrei sprungu eru að finna á æfingasvæðum sem bandarískir og breskir hermenn notuðu. Sprengjur má þó finna víðar – jafnvel í heimahúsum. Nýlega fékk sprengjudeildin í hendurnar 75mm danska Shrapnel sprengju sem eldri maður í Reykjavík hafði „átt“. Sprengjan, sem var ennþá virk var hlaðin 270 kúlum, stóð á bókahillu mannsins sem var afskaplega stoltur af gripnum. Hann hafði gaman af að sýna hana, fægja hana og barnabörnin voru mjög spennt fyrir henni. Sprengjur sem þessi, vekja oft mikinn áhuga fólks og fólki hættir til að gleyma að eina markmiðið með sprengjunni er að drepa eða limlesta fólk og það breytist ekki þó að sprengjan sé gömul nema síður sé.

Hvað með heimatilbúnað sprengjur eða sprengjur hryðjuverkamanna eins og finna má á Norður-Írlandi, Spáni og í Ísrael.

Fyrir utan það sem kalla má venjulega sprengju eru í umferð í heiminum heimatilbúnað sprengjur og sprengjur hryðjuverkamanna. Flestir halda að sennilega þurfum við hér á Íslandi ekki að hugsa um slíkt, en eftir 11. september eru menn sammála um að hvað sem er getur gerst. Líka á Íslandi. Þess vegna er því nauðsynlegt að ábyrg stjórnvöld haldi úti sérþjálfari, traustri deild með mikla reynslu sem getur tekið á þeim aðstæðum ef þær kynnu að koma upp. Hugsið ykkur ef að hryðjuverkamenn

myndu koma fyrir sprengju í miðborg Reykjavíkur – hverjir yrði kallaðir til og hvað yrði gert?

Sprengjur hryðjuverkamanna

Eyðing sprengja frá hryðjuverkamönnum er mjög sérstakt svið í sprengju-eyðingu sem krefst mikillar sérþekkingar og mikillar reynslu þannig að hægt sé að framkvæma það á fullnægjandi hátt. Landhelgisgæslan hefur fjárfest og lagt mikla vinnu í að koma upp sérþjálfuðum mannskap til að takast á við slíkar aðstæður á Íslandi og hefur það tekist svo vel að bandarískir hermenn á Keflavíkurflugvelli hefur gert formlegan samning um að Landhelgisgæslan sjái um þessa þjónustu til að tryggja öryggi starfsfólksins og eigna hersins á flugvöllinum.

Hversu langan tíma tekur að ná sér í réttindi til að teljast sprengjusérfræðingur?

Sú þjálfun og það nám sem þarf að leggja á sig til að fá réttindi sem sprengjusérfræðingur tekur mörg ár og fer eftir því hvaða hæfileika menn hafa til starfsins. Margir ná ekki að verða fyrirlíðar. Mikilvægasti eiginleiki sem menn þurfa að hafa er rökræn hugsun, almenn skynsemi og hæfileiki til að skilgreina aðstæður rétt, auk þess sem raunveruleg reynsla á vettvangi er nauðsynleg. Það er engin auðveld leið í þessu starfi og í hernaðarumhverfi getur það tekið allt að 10 árum að ná nauðsynlegri hæfni.

Til að byrja með er hugtakið sprengjusérfræðingur kannski dálítið villandi, þó að það sé að sjálfsögðu í tísku að kalla menn sérfræðinga á ýmsum sviðum. Á sviði sprengjufræðinnar ertu alltaf að læra og í stöðugri þjálfun til að verða betri, því er sá sem kallar sig „sérfræðing“ í orðsins fyllstu merkingu er aðeins að blekkja sjálfan sig og mun fyrr eða síðar

komast að því að það leiðir ekki til góðs að halda sig fullnuma í faginu. Það slæma er að slys og óhöpp í vinnu sem þessari geta ekki aðeins skaðað mann sjálfan heldur líka saklausa borgara.

Landhelgisgæslan er ekki herstofnun og rekur ekki skóla til að þjálfar starfsfólk sitt til þess að verða alþjóðlegir sérþjálfaðir sprengjusérfræðingar. Formleg þjálfun sprengjudeildar Landhelgisgæslunnar fer fram í skólum NATO bæði í Danmörku og í Bretlandi. Þar eru menn þjálfaðir til að uppfylla kröfur herþjóða NATO. Einn af sprengjusérfræðingum gæslunnar hefur nýlengi námskeiði á vegum danska hersins og getur því staðfest að það reynir verulega á menn og þó að menn standist þær kröfur að fá að taka þátt í slíkum námskeiðum er ekki sjálfgefið að menn ljúki þeim með pappír upp á vasann.

Á heimavelli fylgir sprengjudeild Gæslunnar ákveðinni þjálfunarátætlun bæði fyrir venjulega sprengjueyðingu og vegna heimatilbúinna sprengja.

Æfingar með sprengjusérfræðingum Bandaríkjahers fara fram a.m.k. tvisvar á ári og á næsta ári er í bígerð æfing með sprengjusérfræðingum frá Eistlandi, Bandaríkjunum og Danmörku.

en þú ert samt sprengjusérfræðingur...
Þó að starfstíttillinn hljómi kannski heillandi og Hollywood hafi sett á starfið



15 tonnum af ónýtum flugeldum eytt.

ævintýrablað er raunveruleikinn oft blákalduur. Vinna við hvers kyns sprengiefni er eðli málsins samkvæmt hættuleg. Hvers kyns athugunarleysi þegar kemur að öryggisreglum og hvers kyns frávik frá viðurkenndum aðferðum geta reynst lífshættulegar. Ef að saman fer rétt þjálfun, reynsla og skilningur á því sem verið er að fást við, á sprengjusérfræðingur að öllu jöfnu að geta lokið sínu starfi hratt og örugglega. Það er því erfitt að segja að eitt verkefni sé hættulegra en annað og það er í raun oft að það sem virðist vera einfalt og hversdagslegt verk getur endað með ósköpum. Stíf og regluleg þjálfun, virðing fyrir starfinu og skjót viðbrögð réttara aðila þegar tilkynnt er um sprengjur geta því tryggt að hægt verði að gera það besta úr aðstæðum sem gætu reynst lífshættulegar.

En njóta sprengjusérfræðingar Landhelgisgæslunnar flugeldanna á gamlárskvöld?

Ja... flugeldarnir eru stórkostlegir, ekki satt... en sé talað frá hjarta „sprengjusérfræðingsins“ þá myndu þeir sennilega vilja að flugeldasýningar landsmanna væru skipulagðar af sérþjálfuðu fólki, frekar en að hver sem er hafi aðgang að flugeldunum. Þar sem það er ekki raunin, myndu ráðleggingar okkar vera þær að njóta flugeldanna á eins öruggan hátt og hægt er bæði fyrir ykkur sjálf og nágrannanna. Það þýðir að skipuleggja hvernig og hvar á að skjóta upp flugeldum og það sem mikilvægast er, aldrei fara of nálægt flugeldi sem ekki springur – láta hann liggja a.m.k. í klukkutíma og gegnbleytið hann svo í vatni áður en nokkuð er fengist við hann.

Gleðileg jól og farið varlega á nýju ári....
Sprengjudeildin

Landhelgisbrjótur snýr aftur

Meðfylgjandi mynd er af breska togarskipstjóranum Richard Taylor um borð í Ægi s.l. sumar en af öðrum „ólöstuðum“ var hann frægasti landhelgisbrjótur breta hér á árum áður.



Richard Taylor um borð í Ægi

Taylor var hér á landi vegna gerðar heimildarmyndar um breska togarskipstjóra og var m.a. tekið viðtal við hann um borð í Thor sem er gamalt varðskip okkar Íslendinga.

Einnig var rætt við Höskuld Skarpheðinsson fyrrv. skipherra hjá Landhelgisgæslunni en hann var einmitt skipherra á Þór (Thor) þegar Taylor var síðast tekinn í landhelgi hér við land. Þór stóð skip hans CS FORESTER að ólöglegum veiðum innan 12 sjómílna í júlí 1974 austur af Hvalbak. Taylor neitaði að stöðva skipið og reyndi að flýja til hafs.

Höskuldur fékk fyrirmæli frá yfirvöldum í landi að „láta sverfa til stáls“ og stöðva skipið.

Alls var skotið 15 fallbyssuskotum að togaranum, 6 svokölluðum lausum skotum og síðan 9 föstum skotum.

Í 15. skotinu tókst varðskipsmönnum að skjóta í sundur rafkapal í vélarrúminu sem varð þess valdandi að skrúfa togans stöðvaðist.

Taylor var ekki af baki dottinn þrátt fyrir það og reyndi að flýja yfir í breskt eftirlitsskip, sem fylgdi skipunum eftir meðan á eltingaleiknum stóð, á fölskum forsendum, því hann hafði tilkynnt eftirlitsskipinu að hann þyrfti að koma slösuðum skipverja til þeirra eftir skothríðina.

Þegar skipstjóri eftirlitsskipisins áttaði sig á því að þetta var sjálfur Taylor sem var í bátunum var hann sendur umsvifalaust yfir í togarann aftur og síðan sáu varðskipsmenn um að færa Taylor fyrir dómara á Seyðisfirði þar sem karl fékk sinn dóm.

Taylor sat af sér fangelsisdóminn á Litla Hrauni yfir jólin.

MINNING

Árni Eypór Valdimarsson

18/2 1922 - 28/10 2001



Þann 28. október sl. lést Árni Eypórs Valdimarsson, fyrrum skipherra hjá Landhelgisgæslunni og síðar deildarstjóri hjá Sjósmælingum Íslands.

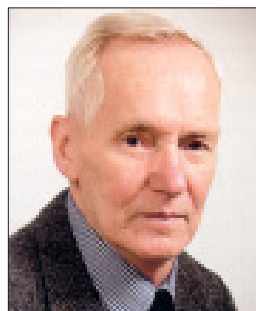
Hann fæddist í Reykjavík 18. feb. 1922 og réðist 17 ára háseti á varðskip. Það var í stríðsbyrjun. Þegar hann, á þeim erfiðu árum, hafði aflað siglingatímans, gekk hann í Stýrimannaskólann og lauk þaðan farmannaprófi '46 og síðan „Lordinum“, svokallaða (efsta stigi siglingafræði sem hér er kennt), árið '53. Í tæpan hálfan fimmta áratug vann hann við sjómennsku og að öryggi sæfarenda hjá Gæslunni, Stýrimannaskólanum og Sjósmælingum. Í Mbl. á útfaradaginn 7. nóv. minntist Garðar Pálsson skipherra hans, sem skóla- og starfsbróður og dóttir Árna, föðurins og félagans. Við þær greinar, sem þar birtust, get ég aðeins einu bætt. Í grein sinni segir Guðrún Gyða “hann trúði ekki á að æsingur eða reiði hjálpuðu undir neinum kringumstæðum.” Einmitt þetta viðhorf Árna heitins ásamt glaðværdinni og ljúfmennskunni gerðu hann að besta yfirmanni og kennara, sem unnt var að hugsa sér á lítilli stofnun eins og Sjósmælingum. Hann var aldrei of upptekinn til að leiðbeina og skildi engan eftir uns vandinn var leystur og orsakirnar ljósar og viðmót hans var ætíð þannig að okkur var ljúft að framkvæma það sem hann fól okkur.

Við minnumst hans með söknuði, virðingu og þökk og biðjum fjölskyldunni Guðs blessunar.

Kristinn Helgason

Ásgeir Halldórsson

9/1 1932 - 12/2 2001



Ásgeir Halldórsson, minning um góðan dreng.

Fimmtudaginn 22. febrúar s.l. kvöddu ég og fjölskylda mín kæran frænda og heimilisvin hinstu kveðju, þegar Ásgeir Halldórsson loftskreytamaður og radióvirki var til moldar borinn í Hafnarfirði.

Ásgeir fæddist í Hafnarfirði 9. janúar 1932. Hann lést á heimili sínu 12. febrúar s.l. Ásgeir hóf störf sem loftskreytamaður hjá Landhelgisgæslunni 1958 og starfaði sem slíkur á skipum og flugvélum til 1971, en þá hóf hann nám í radióvirkjun hjá Landsíma Íslands. Ásgeir kom svo aftur til starfa hjá Landhelgisgæslunni árið 1974 og starfaði sem radióvirki til 1999 er hann fór á eftirlaun.

Við minnumst með söknuði góðs og hjálpsams vinar.

Leif K. Bryde

ÚT Í ÓVISSUNA

Laugardaginn 19. maí 2001 stóð Starfsmannafélag Landhelgisgæslunnar fyrir óvissuferð. Um það bil 50 manns tóku þátt. Brýnt var fyrir fólki að hafa með sér sunddót og hlýjan fatnað. Fljótlega eftir að lagt var af stað kom í ljós að ferðinni var heitið í Stykkishólmi. Á bryggjunni þar bættust nokkrir starfsmenn í hópinn, m.a. af sjómælingabátinum Baldri. Allir héldu um borð í Brimrúnu, bát Sæferða, sem sigldi með okkur í skoðunarferð um eyjarnar á Breiðafirði. Leiðsögumaður sagði okkur frá eyjunum og sögu þeirra. Fuglalífð í eyjunum er fjölskrúðugt og sást m.a. örn á flugi. Veðrið var frábært, sól og blíða en þó nokkuð vindasamt uppi á dekki. Höfðu sumir á orði að aðstæður gerðust varla rómantískari. Báturinn vaggaði þægilega á öldunum og hljómpíð sjómanna lög ómuðu í eyrum.

Frh. á næstu síðu.



Er þetta ætt? Friðrik Höskuldsson og Jón Erlendsson skoða kræsingarnar. (Mynd JPÁ)

Námskeið á vegum bandarísku strandgæslunnar

Frá 11. til 21. júní 2001, voru haldin um borð í varðskipunum ÆGI og ÓÐNI, námskeið á vegum bandarísku strandgæslunnar. Á námskeiðunum var fjallað um löggæslu á sjó (Maritime Law Enforcement), uppgöngu í skip (Boarding Officers Course) og varnir gegn eiturflyfjasmygli (Counter Narcotics).

Leiðbeinendur voru þrír Lt. Mikael Turner, BM1 Darren Selvy og BM2 Johnny Roach allir frá USCG International Training Division, Yorktown, Virginia, USA. Með þeim um borð í skipunum var Ásgrímur L. Ásgrímsson sjómælingamaður og tengslafulltrúi við Varnarliðið. Námskeiðin tengdust æfingunni Norður Víkingur 2001.

Námskeiðin voru afrakstur ferðar Forstjóra Landhelgisgæslunnar til Yorktown s.l. sumar en í þeirri ferð voru þjálfunarbúðir bandarísku strandgæslunnar skoðaðar og rætt um að senda starfsmenn LHG þangað og að fá hingað til lands kennara úr skólanum. Sjá grein um ferðina í Gæslutíðindum des. 2000.

Námskeiðin voru hin áhugaverðustu og verða starfsmönnum Landhelgisgæslunnar gott veganesti í framtíðinni.

Helstu áhersluatriði á námskeiðunum voru: Klæðnaður, vopnaburður, fjöldi manna og almenn skipan í uppgöngusveit, starfsaðferðir, alþjóðalög og túlkun á þeim.

Frh.

Í fyrstu var boðið upp á nýveiddan skelfisk uppi á dekki. Þar gafst fólki kostur á að kaupa sér hvítvín með kræsingunum. Leist fólki misjafnlega á það sem í boði var. Flestir voru þó ánægðir með forréttinn. Þar næst var boðið upp á sjávarrétti af ýmsu tagi. Heimferðin var með fjörugra móti. Stuðmenn úr flugdeild héldu uppi gleðskap með gítarspili og söng. Það var því kátur hópur sem rann í hlaðið á flugvellinum um kvöldið. Þar var m.a. boðið upp á ítalskar flatbökur. Að loknum kvöldverði héldu þeir kraftmestu gleðskapnum áfram á kántrýballi á Broadway. Allir voru sammála um að ferðin hafi verið einstaklega vel heppnuð. Var þetta ágætt tækifæri fyrir okkur sem nýlega höfðum hafið störf hjá Landhelgisgæslunni að kynna samstarfsfólkinu.

Dagmar og Ragnhildur



Hluti þeirra sem sátu námskeiðin ásamt leiðbeinendum (fyrir miðju). (Mynd: Jón Kr. Friðgeirsson)

Að námskeiðinu loknu fór fram æfingin Norður Víkingur 2001 og voru varðskipsmenn á Ægi þátttakendur í hluta þeirrar æfingar.

Hlutverk Ægismanna var að ráðast til uppgöngu í skip sem grunað var um að reyna að smygla eiturflyfum til landsins og yfirbuga áhöfnina.

Segja má að þessi uppganga hafi verið einsskonar úttekt á því sem menn höfðu verið að læra og gekk æfingin mjög vel. Alls sátu 27 manns námskeiðin um borð í Ægi og Óðni.

Halldór B. Nелlett
Kristján Þ. Jónsson



Grunað eiturflyfjafley tekið! (Mynd: Guðm. Valdimarsson)

GPS hvað?



Sigurður Steinar Ketilsson, skipherra á TÝ, mundar sextantinn. (Mynd: Jón Kr. Friðgeirsson.)

Svipmyndir frá hátíðarfagnaði Landhelgisgæslu Íslands

Laugardaginn 17. nóv. 2001 s.l. var haldinn hátíðarfagnaður í tilefni 75 ára afmælis Landhelgisgæslunnar fyrr á þessu ári.

Til fagnaðarins var boðið dómsmálaráðherra, Sólveigu Pétursdóttur og fyrrv. forstj. LHG, Gunnari Bergsteinssyni ásamt mökum. Alls komu rúmlega 150 gestir til fagnaðarins, bæði núverandi og fyrrv. starfsmenn ásamt mökum.

Hátíðin tókst í alla staði mjög vel. Meðal skemmtiatriða voru stuttir tónleikar þar sem hljómsveit Gæslunnar, Voðabandið lék nokkur lög. Öllu meiri athygli vakti þó atriði Hafsteins Hafsteinssonar, forstjóra LHG, en hann fékk hljómsveit Birgis Gunnlaugssonar til að spila undir er hann söng lag Megasar, *Spáðu í mig*.

Forstjóri LHG afhenti tveimur starfsmönnum viðurkenningarskjal í tilefni 25 og 40 ára starfsafmælis. Þetta voru þeir Sigurjón Sverrisson (25 ár) og Berg-hreinn Þorsteinsson (40 ár). Þriðji starfsmaðurinn sem fær viðurkenningarskjal þetta ár er Haukur D. Grímsson (25 ár) en hann var á sjó.

Myndir Árni Sæberg.

