

GÆSLUTÍÐINDI



Landhelgisgæsla Íslands verður 75 ára á næsta ári. Af því tilefni verður gefið út frímerki. (Hönnun: Hlynur Ólafsson)

Efni

	bls.		bls.
Forystugrein	2	Óvissuferð	13
Gæslan heimsótt	3	Bandaríska strandgæslan sótt heim	14
Með bilaða hreyfla	4	Nýir bátar	15
Forstjórar funda	5	Golfnót	15
Samvörður 2000	6	Hljóðhraði utan kvóta	15
Baldur 10 ára	6	Skipsstrand á Kötutanga	16
TF-POL	6	Flóð og fjara í hálföld	17
„Það gefur á bátinn...“	8	Sjómælingastofnanir þinga	18
Svipmyndir frá v/s Ægi	9	Áhundavaði... ..	19
Hremmingar í Hrólfskeri	10	Reglulegar æfingar	20
Sjómælingar Íslands	12		

Gleðileg jól Farsælt nýtt ár

LANDHELGISGÆSLAN

Dugmikið starfsfólk skiptir mestu

Í heimi hraðrar þróunar skiptir miklu að vera framsýnn. Þetta gildir sérstaklega um allar þær tækninýjungar sem hver á fætur annarri leysa af hólmi mannshöndina. Í margvíslegum störfum hefur Landhelgisgæslan fært sér í nyt, eftir því sem kostur hefur verið, nútíma tæknilausnir til þess að auðvelda störf. Nægir þar að nefna fjareftirlit með skipum á fjarlægum fiskimiðum og háþróaða tækni við sjómælingar vegna sjókortagerðar. Einnig þarf að endurnýja reglulega skipastólinn og flugvéla- og þyrluflotann með nýjasta fjarskipta- og öryggisbúnaði, svo að Landhelgisgæslan sé í stakk búin til að gegna hlutverki sínu sem best.

En hversu góð eða öflug sem tæknin eða tækin eru, má ekki gleyma því að mestu skiptir að Landhelgisgæslan hafi á að skipa dugmiklu og hæfu starfsfólki. Ég fékk viðhorf mitt um dugnað starfsmanna Landhelgisgæslunnar rækilega staðfest, þegar ég heimsótti Landhelgisgæsluna í febrúar sl., en þá skoðaði ég flesta þætti starfseminnar. Ég hafði reyndar áður kynnst starfsemiinni og mér þótti ljúft að fá enn frekari staðfestingu á því hversu mikilvægt og þarft starf er unnið hjá Landhelgisgæslunni og ég varð líka áþreifanlega vör við þann þjónustuvilja sem þar er ríkjandi.



Varðskipið Týr. (Mynd: Jón Friðgeirsson)

Mér eru í fersku minni ýmsir atburðir, þar sem Landhelgisgæslan hefur með snarræði, yfirvegum og árvekni leyst af hendi verkefni, sem þjóðin stendur í mikilli þakkarskuld fyrir. Fyrir þau störf vil ég þakka nú. Í þessu sambandi skiptir miklu máli að

starfsmennirnir hafi öðlast reynslu og fengið góða þjálfun. Áfram ber að vinna að símenntun og endurmenntun starfsmanna, og ef til vill gefast aukin færi til þess á næsta ári.

Eins og annars staðar hjá ríkinu þurfa stjórnvöld að raða verkefnum í forgangsroð. Nýsmíði varðskips er nú efst á dagskrá, enda afar aðkallandi verkefni. Ég bind miklar vonir við að með nýju varðskipi, sem búið verður nýjustu tækjum og tækni, verði stigið stórt skref til aukins öryggis.

Það er að lokum eindregin von mín að Landhelgisgæslan megi áfram vera landsmönnum sá trausti bakhjarl sem hún jafnan hefur verið og henni auðnist með guðs blessun að gegna áfram störfum sínum þjóðinni til farsældar. Stofnuninni og öllum starfsmönnum hennar sendi ég bestu óskir um gleðileg jól og gæfuríka framtíð.

Sólveig Pétursdóttir,
dóms- og kirkjumálaráðherra

Gæslutíðindi eru fréttabréf Landhelgisgæslu Íslands Seljavegi 32, 101 Reykjavík. Sími: 511 2222, fax: 511 2244.

Ábm.: Hafsteinn Hafsteinsson. **Ritstjórn:** Halldór B. Nellett, ritstj., Árni Þór Vésteinsson, Jón Páll Ásgeirsson, Niels Bjarki Finsen. **Umbrot:** ÁÞV & NBF **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

Gæslan heimsótt

Sólveig Pétursdóttir dómsmálaráðherra kom í heimsókn til Landhelgisgæslunnar 10. febrúar s.l. Með í för voru Björn Friðfinnsson ráðuneytisstjóri, Ásdís Ingibjargardóttir fjármálastjóri og Hjalti Zóphóniásson skrifstofustjóri. Heimsóknin hófst að Seljavegi 32, í höfuðstöðvum stofnunarinnar þar sem Hafsteinn Hafsteinsson forstjóri tók á móti ráðherra. Síðan var farið í allar deildir stofnunarinnar. Að síðustu var haldið um borð í flaggskip Landhelgisgæslunnar varðskipið Tý sem var í Reykjavíkurhöfn og snæddur hádegisverður að lokinni skoðunarferð um skipið.

Forseti Ísland herra Ólafur Ragnar Grímsson ásamt heitmey sinni Dorrit Mossaieff heimsótti Landhelgisgæsluna 10. mars s.l. Í fylgd forsetans var Róbert Trausti Árnason forsetaritari.

Forstjóri Landhelgisgæslunnar Hafsteinn Hafsteinsson tók á móti forseta í aðalstöðvunum að Seljavegi 32.

Í fyrstu var Stjórnstöð Landhelgisgæslunnar kynnt, síðan var haldið í Sjósmælingar Íslands og sprengjudeildina.

Því næst var haldið í flugdeildina og flugflotinn skoðaður og farið í útsýnisflug á TF-SIF. Að þessum skoðunar-

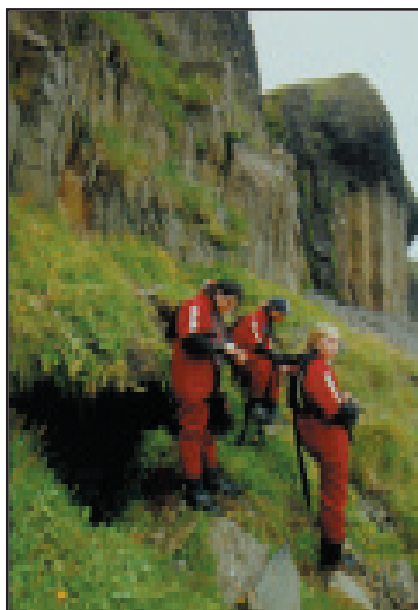


Sólveig Pétursdóttir dómsmálaráðherra heilsar Sigurði Steinari Ketilssyni skipherra er hún gengur um borð í varðskipið Tý. Með á myndinni er Hafsteinn Hafsteinsson forstjóri Landhelgisgæslu Íslands.



Forseti Íslands Ólafur Ragnar Grímsson, Dorrit Mossaieff, Hafsteinn Hafsteinsson og Róbert Trausti Árnason í brúnni á varðskipinu Óðni. (Mynd: JPÁ)

ferðum loknum var farið um borð í varðskipið Óðinn og snæddur hádegis- verður að lokinni skoðunarferð um skipið.



Eins og undanfarin ár voru namar um borð í varðskipunum í ár og að meðaltali 6 í hverri ferð. Reynt var að sýna nemunum sem mest af landinu í þessum ferðum og láta þá kynnst sem flestu í starfi varðskipsmanna. Gengu þeir vaktir í brú, vél, á dekki og í eldhúsi. Meðfylgjandi mynd er tekin þegar namar af vs. Ægi skoða surtarbrandsnámunu í Stáljalli rétt innan við Skor utanvert í Breiðafirði norðanverðum.

JPÁ



Benóný og Páll (Mynd E. Ól.)

Nýr yfirflugstjóri

Benóný Ásgrímsson flugstjóri kom til starfa aftur hjá Landhelgisgæslunni 1. nóvember s.l. eftir tæplega þriggja ára frí. Á tímabilinu starfaði Benóný sem flugmaður hjá flugfélaginu Atlanta. Benóný hefur einnig tekið við stöðu yfirflugstjóra og flugrekstrarstjóra af Páli Halldórssyni sem gegnt hefur starfinu um árabíl.

Eftirfarandi frásögn sem hér er birt með leyfi útgefanda skráði Jónas Guðmundsson stýrimaður og rithöfundur. Hún birtist í ritinu *Því gleymi ég aldrei: frásagnir af minnisstæðum atburðum*, II bindi út. 1963.

Með bilaða hreyfla

FEBRÚAR 1959. Veðrið hafði haldizt óbreytt í marga daga. Stöðugur umhleyplingur. Hlákustormur þvervestan og nístandi kuldi skiptust á, og skýin, sem þutu um himininn, tóku á sig kynlegar myndir. Svartar kirkjur, svartar manneskjur og svört, þunghlaðin skip æddu um nóturlegan himininn, og élin spúðu hagli, sem buldi á húsþökunum og þyrlaðist um strætin. Vetur. Reykvískur vetur.

TF RÁN, Katalínaflugbátur landhelgisgæzlunnar var á sínum stað í flugskýlinu, þegar við komum út á flugvöll

Þeir byrjuðu að aka þungu stáldyrnunum frá flugskýlinu. Vindstrokurnar ýlfruðu í járnklæðingunni. Síðan var flugbáturinn dreginn út. Rán hét hún, þessi stóra, trausta flugvél, tvíhreyfla háþekja, sem gat lent bæði á sjó og landi. Það var sagt, að kanadískur brúarsmiður hefði teiknað hana. Það var á þeim árum, sem flugtæknin var í höndum á bjartsýnum trésmiðum, sem gerðu miklar uppötvanir í fluglistinni á hanabjálkum og í kjöllurum.

Þegar við vorum búnir að búa okkur í þykku, bláu fluggallana, sem notaðir voru til þess að verjast kuldanum, þá

björn Kristbjarnarson flugstjóri. Auk þeirra voru í áhöfn Ásgeir Þorleifsson flugmaður, Agnar Guðmundsson flugvélstjóri, Garðar Jónsson loftskeytamaður og undirritaður, sem var siglingafræðingur.

Hreyflarnir fóru í gang með þungum drunum, titringi og hvellum. Vindurinn gleypiti hvítan reykjarmökkinn og þeytti honum burtu á augabragði, en innan skamms fóru vélarnar að mala þægilega, og vélinni var ekið í flugtaksstöðu.

Eftir að hafareynt hreyflana á brautarendanum þaut vélin af stað, hossaðist



TF RAN lendir á Fossvogi.

um morguninn. Það var óráðið með flug. Veðurfregnirnar höfðu ekki borizt enn. – Við sjáum til eftir veðrið, höfðu þeir aðeins sagt.

Ég var í slæmu skapi, í raun og veru dauðþreyttur eins og allir hinir. Langflug dag eftir dag í rysjóttu veðri gerir menn undarlega leiðinlega og þreytta.

Veðrið fyrir suðurströnd Íslands var allt annað en gott. Skyggnið víðast hvar lélegt og stormurinn söng frá Önglabrjót austur að Gerpi. Sem sagt, lélegt flugveður enn þá einu sinni. Hitastigið var að vísu ekki sem verst, sögðu menn, sötruðu kaffið, renndu augunum yfir dagblöðin og bölvuðu. Aðalbjörn flugstjóri var eiginlega sá eini, sem taldi veðrið vera slarkfært. Því var ákveðið að leggja í hann, – fara austur að Ingólfshöfða og svipast um eftir togurum, sem vitað var, að héldu sig þar að veiðum oft grunsamlega nærri landi.

stóð það á endum, að flugvirkjarnir voru búnir að koma vélinni út og tengja rafmagnið, sem notað er til að ræsa hreyflana. Matarkassinn og annar farangur var á sínum stað.

Að innanverðu er Rán talsvert frábrugðin venjulegum farþegaflugvélum. Segja má, að skrokknum sé skipt í fimm hluta, og á milli þeirra eru þröngar dyr. Fremst í nefinu er sæti skipherrans, þá koma flugmennirnir. Fyrir aftan þá er klefi loftskeytamannsins og siglingafræðingsins, þá vélstjórnarklefi og eldhús. Aftast er svo farþegarúm og svokallaður blister. Alls staðar eru rafleiðslur, þræðir og einhver tæki, sem ekki eru að öllu jöfnu í venjulegum flugvélum.

Tveir af venjulegri áhöfn Ránar voru ekki með að þessu sinni, vegna veikinda, þeir Guðmundur Kjærnested skipherra og Guðjón Jónsson flugstjóri, í þeirra stað komu Sveinbjörn Finnsson og Aðal-

og hristist, og svo var hún komin á loft. Ég stillti flusket-áttavitann og skráði í dagbókina flugtak kl. 11:52.

Það var rakin suðvestanátt. Élin sigldu í gördum utan af hafi. Svört skýin spúðu hagli og orguðu. Milli þeirra var bjart. Blár, skýlaus himinn. Við þræddum ströndina, yfir Miðnesheiði, sem leið liggur út á Selvogsbanka. Hreyflarnir sungu stöðugan són, og það small vinalega í vélinni öðru hverju. Enginn veit í raun og veru, hvers vegna allir þessir smellir koma, þegar köturnar fljúga. Það eru traustabrestir, segja menn, heldur en ekkert. Já, því ekki það. Þetta er óvenju sterk flugvél. Brúarsmiðurinn hefur séð fyrir því. Nokkur ókyrrð var, þegar flogið var gegnum sjálf élin, og það urgadi og söng í viðtækjunum, því að éljaskýin eru hlaðin af rafmagni.

Radartækin komu nú að góðu haldi. Á sjónskífunni komu élin eins og glóandi

ljósský. Þar sem þau voru þynnst, var flogið í gegn, í ótal krókum austur Bankann. Vestmannaeyjar koma í ljós. Þrjú hundruð metra fyrir neðan okkur var sjórinn, blæðandi, vitfirrt haf, og stormaldan þyrlandist hátt á Einidrang og Súlnaskeri. – Stórbrim, engir bátar á sjó, sagði einhver.

Ég og loftskyeptamaðurinn skiptumst á að horfa í radarinn. Það er þreytandi starfi að stara svona í tæki, en nauðsynlegt, þegar skyggni er slæmt. Þegar flogið er í lítilli hæð, þá verður að forðast landið og eins að fylgjast með skipaferðum, því að skeð gæti, að við flygjum framhjá einhverjum, sem væri að skarka í landhelginni.

Þegar kom austur fyrir Eyjar, hægði veðrið nokkuð. Það hafði líka hlýnað. Skýin urðu nú dekkri, næstum eins og svört tjöld fyrir stóru leiksviði. Regndropar runnu eftir rúðunum, og grá gufa þrýsti á hverja rifu í skrokknum.

Reynisdrangar, Pétursey og Portland sáust í svip, eins og svartar drauga-borgir, en hurfu fyrir ský. Austar var brimgarðurinn, hvítur og ólgandi, svo

langt sem augað eygði. Mistur af særóki takmarkaði þó skyggnið. Nokkrirtogarar voru að veiðum djúpt í Meðallandsdýpi, langt fyrir utan landhelgi, og kaupfar hjó ölduna vestur með landi. Eftirnærtveggja tíma flug sást Ingólfshöfði í ratsjanni. Togararnir voru á sínum stað. Ingólfs-höfði var óskastaður landhelgisbrjótanna. Fiskur gengur grunnt þar, að því er sagnir segja, og því verður ístöðulitlum margtá. Þar á bætist, að erfitt getur verið fyrir togaramennina að staðsetja sig á landamærum góðs og ills. Að þessu sinni var enginn í landhelgi, og þegar Tvísker og Hrollaugseyjar sáust, var snúið við.

Þegar sýnt var, að ekki myndu neindir í landhelgi, var gæzlufluginu í raun og veru lokið. Dagur er skammur í þennan tíma, ekki sízt, þegar skýjaborgir byrgja sólu. Skuggar voru langir í Öræfajökli og Mávabyggð, þegar heimflugið hófst. Ég reiknaði flugáætlun til Reykjavíkur – bæði með því að fljúga beint í 10 000 feta hæð og eins með ströndinni, svipaða leið eins og við höfðum farið austur.

Ákvað flugstjórinn að klifra í hæð og fara beina stefnu til Reykjavíkur. Var nú áætlaður komutími sendur til Reykjavíkur og byrjað að klifra.

Rán byrjaði nú að hnita hringi yfir Ingólfshöfða, hærra, hærra. Lómagnúpur kom úr mistrinu, stílhreinn eins og listrænt stórhýsi.

Rákatindur, Hoffell og Kvíajökull hurfu af sviðinu. Vélarhljóðið var ærandi, en stöðugt og hærra klifraði vélin. Hvítt íshrím settist á utanverðan skrokkinn: ísing. Sterkan spíritusþef bar fyrir vitin. Alkóhól er notað til ísvarnar á skrúfu-blöðin. Við og við heyrðust miklir skruðningar. Flugmennirnir brutu ísinn af vængjunum.

Það er mikið frost þarna uppi í fjögurra kílómetra hæð. Áhöfnin finnur, að loftið er þynnra. Hver hreyfing verður erfiðari, og menn mæðast fljótt. Umhverfið er mjög einkennilegt. Hvítt myrkur, sem þrýstir á hverja rifu; hreyflar, sem suða eins og borar í höfuðið á manni.

(Frh. á bls. 7)

Forstjórar funda í Svíþjóð



Það er ekki bara setið á fundum. Það þarf líka að prófa græjurnar. Hér er Hafsteinn Hafsteinsson forstjóri Landhelgisgæslu Íslands við stjórnvölinn og gefur duglega í.

Dagana 4.-5. október 2000 var haldinn fundur yfirmanna landhelgis- og strandgæslna Norðurlandanna í Svíþjóð. Fundinn sóttu af hálfu Landhelgisgæslu Íslands, Hafsteinn Hafsteinsson forstjóri og Halldór B. Neltt yfirmaður gæsluframkvæmda.

Þetta er í þriðja sinn sem yfirmenn þessara landa hittast en þessum fundum var komið á að tilstuðlan Hafsteins Hafsteinssonar og var í fyrstu fundað á Íslandi, síðan í Noregi og nú eins og áður sagði í Stokkhólmi í Svíþjóð og á eyjunni

Söderarm sem er ysteyja í skerjagarðinum utan Stokkhólms.

Í byrjun var fulltrúum landanna kynnt starfsemi Landhelgisgæslunnar í Svíþjóð, (Kustbevakningin) í aðalstöðvum þess í Stokkhólmi en síðan var fundað á eyjunni Söderarm.

Á fundunum var farið yfir það helsta sem gerst hefur frá síðasta fundi og það sem er á dagskrá framundan.

Eftirfarandi atriði voru m.a. rædd:

- Nýsmíði á norsku, sænsku og íslensku varðskipi.

- Aðkoma Landhelgisgæslna að Schengen samkomulaginu.
- Landamæraeftirlit.
- Eftirlit á síðasta ári varðandi NEAFC þjóðir.

Einnig var kynning á sænsku og finnsku varðskipi. Fundunum stjórnaði Marie Hafström forstjóri Landhelgisgæslunnar í Svíþjóð. Fundir þessir eru mjög gagnlegir og auka einnig persónuleg kynni fulltrúa þessara landa.

HBN

Samvörður 2000

Tilgangur Samvarðar í ár var að æfa skipulagningu og samhæfingu fjölpjóða björgunarliðs, bæði hers og borgaralegra aðila við neyðarástandi á sjó. Einnig var lagt upp með að æfa sérstaklega samvinnu þeirra sem sinna sjóbjörgun annarsvegar og hinsvegar þeirra sem sinna fjöldahjálpi (almannavarna) á landi. Til að æfa ofangreinda þætti var æfinginn sett þannig upp að ferja á siglingu fjarri manabyggð lenti í árekstri við lítið fiskiskip, sem sekkur. Eldar kvikna og byrjað er að rýma skipið áður en hjálparberst. Til að bjarga sem flestum er ákveðið að ferja farþega og áhöfn stystu leið í

aðgerða á sjó. Kristján Þ. Jónsson skipherra hafði yfirumsjón með skipulagningunni í upphafi en á síðari stigum tók Halldór B. Nellett yfirmaður gæsluframkvæmda við. Flugdeild LHG ásamt flugmálastjórn tók að sér skipulagningu verkefna sem tengjast notkun flugvéla á æfingunni.

Í tengslum við æfinguna var þriggja daga ráðstefna um stórslys á sjó í víðum skilningi. Fluttir voru 22 fyrirlestrar og komu fyrirlesararnir víða að.

Æfingin sjálf stóð í 2 daga. Ákveðið var að svipuð atburðarrás yrði keyrð

skipherra brást skjótt við, tók að sér vettvangsstjórn og samhæfði björgunaradgerðir á vettvangi, ásamt því að senda fyrsta björgunarlið um borð í „Monte Carlo“. Danska eftirlitsskipið Vædderen var fengið að sjá um flugumsjón ásamt að senda björgunarlið um borð „Monte Carlo“. Pólska skólaskipið Wodnik tók við sjúklingum. Á meðan var sett upp neyðarmóttaka í Saltvík sem var mönnuð íslenskum, rússneskum, lettneskum og eistlenskum björgunarmönnum. Þegar líða tók á daginn var farið að flytja björgunarlið úr landi um borð í „Monte Carlo“. Til að flytja sjúklinga og björgunarlið milli „Monte Carlo“, leitarsvæða og Saltvíkur voru notaðir björgunarbátar frá ýmsum björgunaraðilum ásamt þyrlum.



Björgunarbátum var varpað úr rússneskri flugvél og lentu þeir á milli Vædderen og Sæbjargar. (Mynd: JPA)

land þar sem hægt er að sinna þeim, þar sem björgunarskipin geta ekki sinnt öllum á vettvangi.

Varnarmáladeild Utanríkisráðuneytisins fól Landhelgisgæslunni að sjá um sjóbjörgunarþáttinn, bæði uppsetningu og skipulagningu á viðeigandi þáttum æfingarinnar svo og stjórnun björgunar-

báða dagana, í fyrsta lagi gæfist mönnum tækifæri á að leysa fleiri en eina gerð af verkefnum og síðan ekki síður að hægt væri að lagfæra seinni daginn, það sem betur mætti fara. Æfingin byrjaði með því að ferjan „Monte Carlo“ (skólaskipið Sæbjörg) sendi út neyðarkall að morgni laugardagsins 10. júní vs. Týr undir stjórn Sigurðar St. Ketilssonar

Seinni dagurinn var ekki ósvipaður þeim fyrri en á laugardagskvöldinu höfðu hinir ýmsu aðilar hittst til að ræða það sem betur mætti fara. Sunndagurinn gekk vel því menn voru komnir í góða æfingu og skildu verksvið þeirra. Með þessari framkvæmd, að endurtaka æfingu strax, lærðu menn mjög vel hlutverk sín og rétt vinnubrögð.

Flestar deildir LHG komu að skipulagningu og framkvæmd æfingarinnar. Vs. Týr var á staðnum, stjórnstöðin með yfirstjórn björgunaraðgerða, hluti af áhöfn vs. Ægis vann að uppsetningu verkefna og flugdeildin með Fokkerinn og þyrlun. Eining voru starfsmenn eftirlits- og matsmenn með æfingunni á ýmsum stöðum.

Mikael R. Ólafsson

Baldur 10 ára

Í apríl n.k. verða liðin 10 ár frá því að sjómælingabátnum Baldri var hleypt af stokkunum hjá Vélsmiðju Seyðisfjarðar. Síðastliðið sumar var því það títunda sem Baldur var við mælingar. Á þessum árum hefur áhersla verið lögð á mælingar í ný kort í mælikvarðanum 1:100 000. Sjókortin eru orðin 7 og hafnarkortin 11 sem mælingar Baldurs hafa verið notaðar til að fullgera. Á þessum tíma hafa verið mældar rúmar 31 000 sjómíflur á Baldri. Að auki hafa verið mældar um 10 000 sjómíflur á varðskipinu Ægi á þessu tímabili. Á síðastliðnu sumri var mælt í norðanverðum Faxaflóa og á sunnanverðum Breiðafirði. Einnig var farið í mælingar við Surtsey að beiðni Surtseyjarfélagsins. Mælingar sumarsins gengu mjög vel þar sem sjómælingamenn nutu veðurblíðunnar við störf sín, eins og aðrir landsmenn.

Ágúst Magnússon



Forstjóri LHG um borð í Baldri s.l. sumar eftir heimsókn til Jóns Páls Ásgeirssonar í Akureyrum. F.v. Jón Páll, Pétur Pétursson, Ágúst Magnússon, Hafsteinn Hafsteinsson og Björn Haukur Pálsson. (Mynd: Benedikt Svavarsson)

TF-POL flutt úr Fljótavík

Varðskipið Óðinn flutti í 21. október s.l. flugvélina TF-POL úr Fljótavík til Ísafjarðar. TF-POL hafði hlekkst á í landingu nokkrum dögum áður, en ekki mátti fljúga henni úr vikinni vegna skemmda á væng. Varðskipið Óðinn sem var við gæslu á Vestfjörðum var fenginn til að flytja hana ásamt þyrilu gæslunnar TF-SIF. Óðinn lagðist út á vikinni fyrir utan og kom SIF vestur og flutti vélina sjálfa úr vikinni út í Óðinn. Vængirnir höfðu verið teknar af vélinni og verið settir inn í SVFÍ skýlið sem þar er. SIF kom með tvo menn frá Ísafirði sem settu festingar á vélina fyrir flutninginn. Vængirnir voru svo fluttir út í Óðinn á Zodiac bát. Þessi flutningur gekk mjög vel, enda var veður mjög gott. Eftir á sögðu menn að Óðinn væri eina flugmóðurskipið sem Ísland ætti.

JPÁ

TF-SIF kemur með TF-POL að varðskipinu Óðni. (Mynd: JPÁ)



(Með bilaða... frh. af bls. 5)

Þegar ég hafði lokið við að setja stefnuna til ákveðins staðar á Reykjanesfjallgarðinum, fór ég aftur í eldhús til að fá mér kaffibolla og reyk. Heimflugið mundi taka nær tvær klukkustundir, svo að tíminn var nægur. Það er gott útsýni úr blisternum. Tvær gríðarstórar glerkúlur, sem skytturnar notuðu í stríðinu. Þá voru hér vélbyssur, undirstöðurnar eru hér enn þá, en byssurnar eru geymdar á Farsótt, gömlu sjúkrahúsi, sem landhelgisgæzlan notar fyrir birgðastöð. Við og við sá niður til jarðarinnar, þröngir, hvítir dalir norðan Eyjafjallajökuls. Ár og lækir komu fram eins og kræklótt tré, sem bar við frosna veröld. Það lokaðist fyrir útsýnið öðru hverju. Hið hvíta vetrarblóm lokaði krónunni og umlauk okkur með dularfullum hætti.

Fleiri af áhöfninni komu aftur í. Skipstjórinn, flugstjórinn, en vélstjórinn þurfti ekkert að fara, því að hans yfirráðasvæði er hvort eð er í litlu sæti uppi undir lofti í rúminu, þar sem eldavélin er höfð. Það lá vel á mönnum, og það var skipzt á gamanyrðum. Eftir klukku-stundar flug, í Reykjavík.

Þegar ég hafði lokið við kaffið, fór ég aftur fram í kortaklefan til þess að reyna að staðsetja vélina, ef áætluð vindstaða kynni að hafa verið röng. Vestmannaeyjar miðuðust vel, sömuleiðis vitarnir vestra. Okkur hafði gengið vel, og ég gaf loftskýtamanninum áætlaðan komutíma til Reykjavíkur. Þar með var starfi mínu í

raun og veru lokið. Þegar yfir Vatnsenda-hæð væri komið, mundu flugmennirnir taka við og hefja aðflug að vellinum eftir radíó- og áttavitunum og hæðarmælunum. En nú skeði nokkuð undarlegt. Hreyfilhljóðið breyttist. Maður er fljótur að finna það, ef þessi sístöðugi hávaði frá hreyflunum breyttist. Ég sá líka á hraðamælunum, að við höfðum misst hraða. Var kramið að gefa sig? Ég ætlaði að fara að segja eitthvað, en þá sagði flugstjórinn, sem stóð við hliðina á mér: Þetta er allt í lagi. Við erum bara að gera smáæfingu. Hann snaraðist í sæti sitt og skipaði flugmanninum að halda áfram flugi á einum hreyfli. Hægri hreyfillinn gekk bara í hægagangi og hafði engin áhrif á framdrif vélarinnar.

Heldur gekk flugið skrykkjótt. Vélin missti hæð, og allt í einu heyrðist hvellur, sprenging í hægri hreyflinum, og hann stöðvaðist alveg! Í sama mund heyrðust líka drunur í þeim vinstri: Blöndungs-ísing? Og hann stöðvaðist líka þegar. Báðir hreyflarnir höfðu numið staðar, og vélin tók að falla til jarðar. Mér fannst sem ískalt vatn rynni eftir bakinu á mér. Ég heyrði, að flugstjórinn gerði árangurslausar tilraunir til þess að fá hreyflana til þess að starfa aftur. Og loksins tók vinstri hreyfillinn að ganga. Eftir mikla skruðninga og hvæs fór hann að vinna með fullri orku. Flugstjórinn sendi nú neyðarskeyti til Reykjavíkurflugvallar og Keflavíkur, en bað mig jafnframt að gefa nákvæma staðarákvörðun. Við vorum nú aðeins í 4000 feta hæð og mundum enn þá falla, því að flugvélin

hélt ekki hæð. Há fjöll í næsta nágrenni. Hraðinn var mjög óreglulegur, venjulega 70-80 hnútar og allt niður í 60 hnúta, en þá var komið nærri ofrasi, og vélin tók að hristast og skjálfa.

Það er engin leið að lýsa því nákvæmlega, hvað gerðist. Atburðarásin var mjög hröð. Radartækin á Keflavíkurflugvelli gátu ekki séð flugbátinn. Þetta var bagalegt, því að nú valt allt á staðsetningunni. Við vorum í námunda við fjallgarðinn, ef við vorum þá ekki komnir yfir hann. Ef við hefðum verið austar yfir Grímsnesinu eða Þjórsársvæðinu, þá var auðvelt að renna vélinni niður í átt á Vestmannaeyjar og fljúga svo með ströndinni til næsta flugvallar. Ekki var hægt að snúa við, því að verið gat, að við værum komnir fram hjá hæstu fjöllumunum. Radíóáttavitarnir sýndu einmitt, að við værum yfir fjallinu, – nokkuð norðarlega. Var því ákveðið að halda áfram með stefnu á Reykjavík.

Ég gerði margvíslegar athuganir á leið flugvélarinnar í þeirri von, að geta fundið veilur, sömuleiðis kom Sveinbjörn skipstjóri aftur í, og við pældum gegnum þetta saman.

Vinstri hreyfillinn var keyrður til hins ýtrasta, svo að það var eins og hann myndi þá og þegar þeytast út í buskann, – búið var að fjaðra hinn, til þess að skrúfublöðin hefðu sem minnst viðnám. En allt kom fyrir ekki. Flugvélin hélt áfram að missa hæð. Neðar og neðar og einhvers staðar úti í myrkrinu biðu klettabelti fjallanna, frosnar ófreskjur í hvítu rökkri biðu með kaldan faðminn.

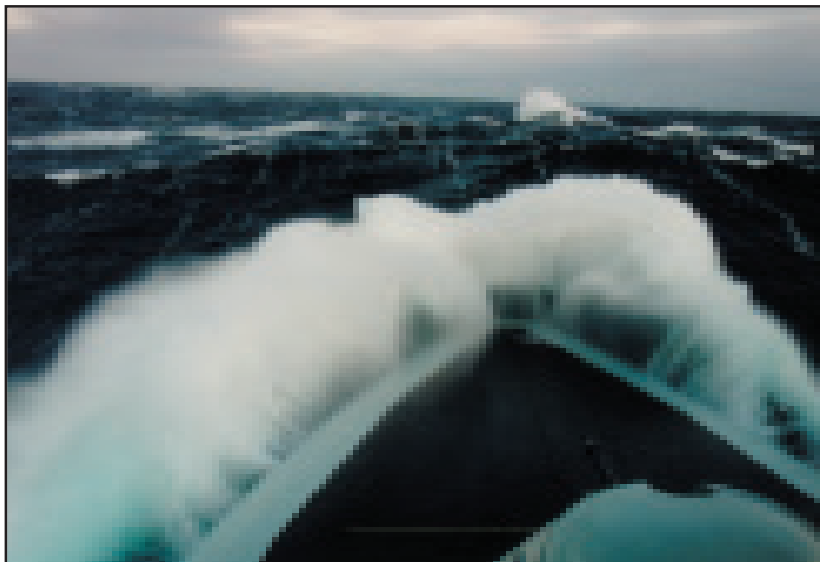
(Frh. á bls. 11)

„Það gefur á bátinn við Grænland...“

Það var snemma morgunsunnudaginn 26. nóvember sl. sem tveir skipstjórnarmenn hjá LHG mættu um borð í danska varðskipið Triton sem lá í Reykjavíkurböfn. Stuttu síðar lagði skipið úr höfn á leið til gæslu við austur Grænlands og með í för voru fyrrnefndir gæslumenn en stofnuninni hafði verið boðið að senda menn í „starfskynningu“. Úti fyrir Breiðafirði var haldin æfing með þyrllu skipsins. Æft var blindaflug og skipslæknirinn látinn síga niður á þilfar. Fróðlegt var að bera aðferðir Dananna við aðferðir Landhelgisgæslunnar þó að í megin dráttum væru þær eins. Athygli vakti að skipið sigldi á allt að 15 hnúta ferð með vindinn 60° á borðið er þyrllan hóf sig á loft og lenti.

Að æfingu lokinni var stefnan tekin á Dohrnbanka en yfirstjórn gæsluframskýrslu í Grænlandi hafði vitneskju um fiskiskip þar. Frá var horfið er veður fór versnandi og litlar líkur taldar á að hægt yrði að stunda eftirlit næstu dagana. Því var stefnan tekin í vestur og siglt yfir í efnahagslögsögu Grænlands að morgni 27. nóvember. Komid var að 3 togurum rétt fyrir miðnætti. Tveir þeirra voru rússneskir við ýsveiðar fyrir danska útgerð en sá þriðji var enskur og við

þorskveiðar. Ekki þótti álitlegt sökum myrkurs og sjólags að senda eftirlitsmenn um borð. Danirnir spurðu töluvert um það hvort Landhelgisgæslan framkvæmdi eftirlit í myrkri og var þeim sagt að svo væri.



Triton í ólgusjó við austurströnd Grænlands. (Mynd: JPA)

Lónað var við skipin framundir morgun en að því búnu var haldið í suðvestur undan veðri og sjó. Það er til marks um sjóhæfni þessa skips að varla var hægt að finna fyrir því að það væri úti á rúmsjó í 7-10 vindstigum þegar lensað var og andveltibúnaði beitt. Að morgni 29. nóvember var skipið statt 14 sml undan austurströnd Grænlands, um 100 sml norður af Hvarfi. Þegar birta tók sást til lands og rétt við skipið var stór borgarís sem ákveðið var að nota til skotæfinga með fallbyssu þess. Nokkurn tíma tók að gera allt klárt þar sem töluverður tími var liðinn frá því byssan hafði síðast verið notuð en hún er tölvustýrð og stillir sig inn á skotmarkið út frá ratsjá. Hlaupvídd byssunnar er 76 mm og nötrar skipið þegar skotið er úr henni, sérstaklega þegar um skothrinur er að ræða. Vel gekk að hitta klakann þó færið væri allt að 5 km.

Þegar æfingunni lauk var stefnan tekin á Faxaflóa og var siglt greitt móti hvassri norðaustan átt. Ölduhæð náði um tíma 6-8m. Ekki var slegið af en ferðin var allt að 14 hnútar. Þótt að allt skylfi og nötraði við þessi átök þá fór skipið vel í

sjó, klauf öldurnar í stað þess að stampa og berja. Um 75 sml suðvestur af Reykjanesi 1. desember stigu gæslumennirnir um borð í þyrllu skipsins eftir 1500 sml siglingu um borð í Triton og var flogið með þá til Reykjavíkur. Þyrllan flaug síðan til móts við skipið að nýju en för þess var heitið til Færeya þar sem áhafnarskipti voru fyrirhuguð en það mun verða við gæslustörf fram eftir vetri við eyjarnar.

Margt vakti athygli svo sem NATO hernaðarbúnaður í brú skipsins sem Danirnir hafa lært að nýta sér á ýmsan óhefðbundinn hátt til að auðvelda sér siglingu og eftirlit á þessum norðlægu slóðum. Einnig kom

það á óvart hversu ýmis siglingatæki voru komin til ára sinna og hversu mikið vantaði af nýjustu tækninni. Danirnir kvörtuðu nokkuð undan þessu en nýttu sér engu að síður það sem til var á sem bestan hátt.

Greinilegt var að agi ríkti um borð þó svo að ekki yrði vart við að það væri verið að beita agavaldi óhöflega. Áhöfnin hafði einfaldlega kynnst honum í sinni þjálfun og hver og einn þekkti sinn sess. Góður starfsandi var áberandi, létt yfir áhöfninni þrátt fyrir langa og stranga 10 vikna útiveru og vinnubrögð fagmannleg og fumlaus.

Mataræðið er nokkuð öðruvísi en áhafnir íslensku varðskipanna eiga að venjast. Léttmeti á morgnana og í hádeginu, heitur matur á kvöldinn en eldhús lokað þess á milli og ekki boðið upp á nart milli mála. Síðvenjur við borðhald yfirmanna voru athyglisverðar. Enginn hóf að borða fyrr en yfirstýrimaður gaf merki um það og eins yfirgaf enginn borðið án þess að leyfi væri gefið en það var ekki fyrr en allir höfðu lokið við að neyta matarins. Skipherrann borðaði einn inni hjá sér.



Gæslumennirnir Jón Páll Ásgeirsson (t.h.) og Ásgrímur L. Ásgrímsson í þyrllu danska sjóhersins. Plássíð er ekki mikið.

Svipmyndir frá vs. Ægi

Árið hefur verið viðburðaríkt á vs. Ægi en hér er stiklað á því helsta. Í febrúar var Björg VE dregin til hafnar með veiðarfærið í skráfunni. Í maí var haldið út á Færeyjarhrygg á Bright Eye leitaræfingu með færeysku gæslunni og danska sjóhernum. Að lokinni vel heppnaðri æfingu var haldið í stutta heimsókn til Færeyja.



Ægir við bryggju í Færeyjum.

Þar var vel tekið á móti varðskipsmönnum og voru höfuðstöðvar færeysku gæslunnar og danska sjóhersins heimsóttar.

Frá Færeyjum var haldið til Djúpaogs þar sem innsiglingarbaujurnar voru teknar upp vegna venjubundins viðhalds.

Í júní fór skipið í jarðskjálftaverkefni í samstarfi við Veðurstofu Íslands undir stjórn Thorben J. Lund en þetta var fyrsta ferð hans sem skipherra. Norska hafrannsóknarskipið Hákon Mosby tók einnig þátt í verkefninu en það fólst í því að lagðir voru út jarðskjálftamælur fyrir NA-landi frá Grímseyjarsvæðinu og austur í Síldarsmugu. Eftir að Hákon Mosby hafði framkvæmt sprengingar, sem mælarnir nema, voru þeir sóttir aftur. Með í för var Bryndís Brandsdóttir jarðfræðingur ásamt þremur japönskum vísindamönnum.

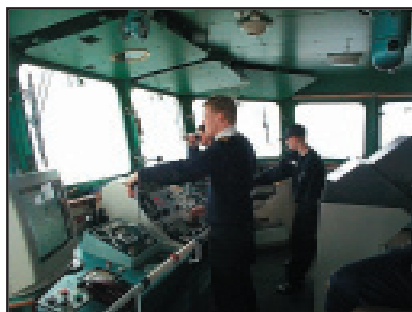
Seinna í sömu ferð var togarinn Ernir BA dreginn til Siglufjarðar þar sem kafarar Ægis skáru veiðarfæri úr skráfu hans.

Seinnihluta ágústmánaðar kom beiðni um að draga flutningaskipið Thor



Á Djúpaogi.

Lone til Reykjavíkur en það var vélarvana norður af Garðskaga. Vel gekk að draga hið 10 þús. tonna skip þrátt fyrir töluverðan stærðarmun skipanna og strekkingsvind framán af. Varla var búið að sleppa Thor Lone þegar óskað var eftir aðstoð varðskipisins á ný en þá hafði komið leki að línubátinum Sólborgu SV af Reykjanesi. Á leiðinni út kom upp eldur



Thorben J. Lund skipherra.

um borð í björgunarskipinu, Hannesi Þ. Hafstein, sem var á leið í sama verk. Áhöfninni á Hannesi tókst með snarræði að slökkva eldinn en þurfti frá að hverfa vegna þess. Farið var með dælur um borð í Sólborgu og dælt sjó úr honum en togarinn Sturlaugur H. Böðvarsson dró hann til hafnar í Sandgerði. Nokkrum dögum síðar var svo línubáturinn Sævík dreginn með bilaða vél til hafnar.

Í lok ferðarinnar var tilkynnt um dauða



Skorið úr skráfunni á Ernir BA.

hrefnu á siglingaleið út af Akranesi en dauðir hvalir geta verið varsamir litlum hraðskreiðum bátum. Því var hvalurinn dregin til hafs þar sem sprengjudeild LHG eyddi honum. Að því loknu var haldið til Helguvíkur á æfingu með sprengjudeild varnaliðsins í Keflavík. Ferð þessi varð þó aðalega fræg fyrir þær sakir að 4 konur voru í áhöfn og hafa sennilega aldrei verið fleiri.



Í Bolungavík á Ströndum.

Í september var loftnetsbauja af kafbát sótt inn í Bolungavík á Ströndum en ferðamenn höfðu tilkynnt um tor-kennilegann hlut í fjörunni þar.

Í nóvember var rækjuveiðiskipið Sigurður Jakobsson dreginn vélbilað til hafnar á Seyðisfirði.

Auðunn F. Kristinsson
yfirstýrimaður.
Guðmundur St. Valdimarsson
bátsmaður.

Vaktafyrirkomulag er töluvert öðruvísi en tíðkast á íslensku varðskipunum. Yfirmennirnir eru nokkurskonar vaktformenn hvort sem um brú eða vélarrými er að ræða enda hafa þeir fjöldann allan af undirmönnum til að snúast fyrir sig. Það er vegna hernaðarlegs hlutverks skipsins sem hefur viss margföldunaráhrif á fjölda í áhöfn. Ýmsir sérfræðingar

í notkun og viðhaldi búnaðar ásamt þyrluáhöfn og þeim sem henni tengjast kallar á auka mannskap vegna birgðahalds og þjónustu.

Dvölin hjá Dönunum var mjög fróðleg og ánægjuleg. Viðmót, velvilji og gestrisni í garð íslensku gæslumannana tveggja var í alla staði til fyrirmyndar enda voru þeir ávalt boðnir og búnir til

að útskýra og sýna það sem beðið var um. Án efa mun hið góða samstarf Landhelgisgæslunnar og danska sjóhersins sem um árabíl hefur tíðkast halda áfram um ókomna framtíð. Báðir aðilar geta margt af hvor öðrum lært.

JPÁ/ÁLÁ

Hremmingar í Hrólfskeri

Við vorum 5 frá Óðni og 5 frá Siglingastofnun við vinnu í Hrólfskersvita í mynni Eyjafjarðardag einns s.l. vor. Veður var mjög gott framan af degi og enginn



tók eftir því að byrjað var að brima, fyrr en við fórum að heyra í sjónum. Þá var kallað út í skip og beðið um að ná í okkur.

Báturinn kom skjótt undir stjórn Lúðvíks Friðbergssonar við annan mann. Gerðu þeir ítrekaðar tilraunir til að komast að skerinu en urðu frá að hverfa nokkrum sinnum. Ljóst var að ekki var hægt að ná í okkur eins og sjólag var orðið. Ákveðið var að bíða fram á kvöld og sjá hvort brimið minnkaði ekki. En það var öðru nær, það jókst frekar, en hitt.

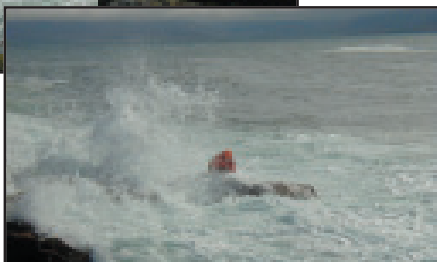
Þá var ákveðið að senda okkur mat og teppi því menn voru ekki búnir undir það að vera næturlangt í vita á eyðiskeri. Farið var á tveimur léttbátum. Kristján Guðmundsson stýrði öðrum við þriðja mann og á öryggisbát var Lúðvík Friðbergsson við annan mann. Skerið og sjólagið við það var skoðað vel og vandlega, en það varekki árennilegt. Var ákveðið að nota línubyssu til að ná taug í land og var það reynt í tvígang, en þær



Strandaglópar með slitna línu

slitnuðu báðar, önnur í loftinu (var gölluð) og hin í briminu. Lét Kristján sig þá vaða inn og kastaði Þorsteinn Sófusson kastlínu í land sem tekið var á móti í briminu og drógum við til okkar plasttunnur með ýmsum góðgæti frá brytanum, teppum og einnig var einn rafmagnssofn en við vorum með litla ljósavél, en ofninn framleiddi nú mest hávaða.

Menn voru misjafnlega klæddir því veðrið var það gott um daginn, varðskipsmenn voru allir með flotgalla. Að öðru leiti voru flestir léttklæddir, þá sértaklega ungu mennirnir. Það vildi þannig til að ég var mjög vel settur þar sem Kristján hafði



Jón Páll sefur vært, meðan...



...aðrir eiga bágð með svefn vegna kulda.

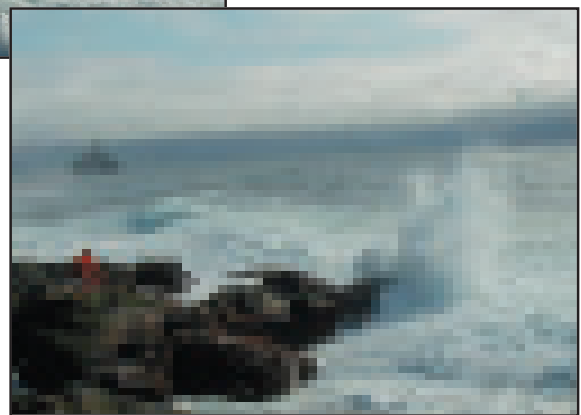
um nóttina fyrir suma. Hitinn hafði fallið hratt þegar sólin gekk til viðar og fór niður í um +2°C.

Við vorum svo þarna um nóttina og menn voru farnir að hreyfa sig snemma um morguninn til að fá í sig hita. Brimið hafði lítið minnkað, en hinsvegar var kominn sól og gott veður. Gantast var með það að núna væri gott að hafa þrylluna á staðnum til að sækja okkur. Við höfðu varla sleppt orðinu er flogið var yfir okkur. Þetta var þrylla af dönsku varðskipi sem var í nágrenninu. Þeir voru boðnir og búnir að

skilið kuldagallan sinn eftir í vitanum um morguninn fyrir mig að vera í.

Um kvöldið sátum við allir í hnapp niðri í vitanum og borðuðum góðan mat og voru sagðar sögur og lagðar gátur fyrir menn. Það var ansi glatt á hjalla.

Um nóttina var flestum mjög kalt og sváfu lítið, en ég renndi kuldagallanum upp í háls með hettuna á og með flotgallan undir mér og svaf eins og engill á jólakorti. Það var ansi hart og kalt að liggja á steingólfinu



Sigurberg I. Palmason í kröppum dansi er hann reynir að koma línu út í bátana. Sævar Sævarsson heldur um öryggislínuna.

sækja okkur í bakaleiðinni frá Akureyri. Ekkert varð úr því.

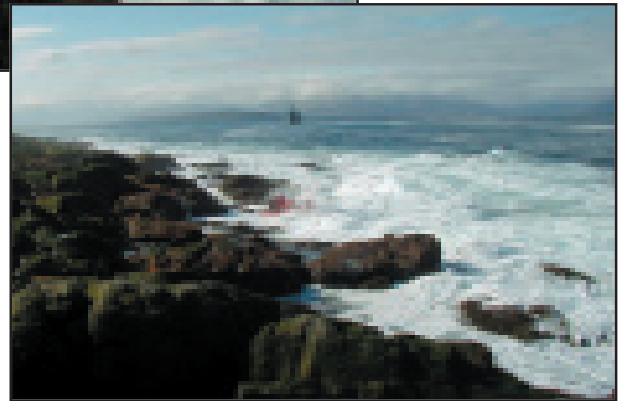
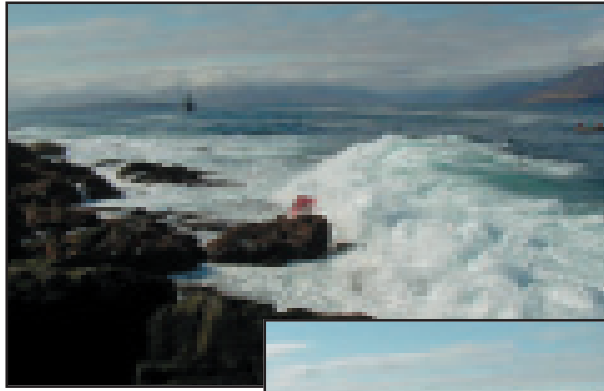
Í birtingu var svo byrjað að skoða hvort ekki væri hægt að frelsa okkur úr prísundinni. Ekki var brimið árennilegt, en miklu mun skárna en daginn áður. Renndi Kristján sér inn á öðrum léttbátnum og náði hann þremur mönnum. En við það tók botninn nær alveg úr bátnum. Kristján ætlaði ekki að gefast upp fyrr en í fullan hnefann. Aftur fór hann á stað, nú á öðrum bát, en nú fékk báturinn á sig nokkur brot og fór eins og skipherran orðaði það „hálf leið upp í vita“. Á tímabili sást einungis húfan á Stjána upp úr briminu, en alltaf komst hann út úr þessu.

Báturinn slapp ótrúlega vel úr átökunum við brim og kletta. Lítið gat á botninum, en mótörinn var með kengboginn öxul og hristist mótörinn ógurlega, en úr briminu komst báturinn.

Efri að mæðinni hafði verið kastað var lagt í hann einu sinni enn og nú náðist að ná í restin af okkur skerjabúum, í þremur ferðum.

JPÁ

Myndir tók Ingvar Hreinsson



Léttbáturinn fær á sig brot, en með snarræði tekst að snúa bátnum og sigla út úr briminu.

(Með bilaða... frh. af bls. 7)

Flugmennirnir höfðu ærinn starfa. Vélin lét mjög illa, og það reyndi á hæfni þeirra til að fljúga blindflug við þessar aðstæður. Ís hlóðst á skrokkinn. Menn rýndu út í myrkrið, en það var ekkert að sjá nema snjó. En skyndilega sá ég niður, hvíta jörð með stöku steinum á að gizka 200 fetum neðar. Ég lét flugmennina vita í símann, en sagði við Sveinbjörn: Ég sé niður. Viðerum líklega að fljúga í jörðina!

Einhvern veginn var allt svo rólegt. Manni fannst það eiginlega vera sjálf-sagt að enda þessa ferð einhvers staðar í fjallahlíð, einhvers staðar inni í óbyggðum um hávetur. Við skulumkoma aftur í, sagði ég við Sveinbjörn. Vélin er á lítilli ferð, og ef þeir nauðlenda; er meiri möguleiki að sleppa þar. Við gerðum það. Ég setti ullarteppi við hnakkann og hann sömuleiðis. Ég man, að ég sagði: Ertu hræddur? Hann brosti. Nei, ég er forlagatrúar. Ég veit, að hann meinti það. Hann var með kjarkmestu mönnum, sem ég hafði kynnt fyrir og síðar.

Við höfðum ekki verið í sætunum nema fáeinir sekúndur, þegar djöflangangurinn byrjaði. Vélin virtist vera þrífín í tröllahendur. Hún hentist upp og niður, út á hlið í loftkóstum. Gríðarlegt brothljóð kvað við. Þarna var það?

Allt varð nú rólegt. Hreyfillinn snerist með sama ofsahávanum, en flugvélin var stöðug. Hvað hafði skeð? Jú, við höfðum þeytzt fram af fjallsbrún. Gaura-

gangurinn hafði stafað af ókyrrum loftstraumum við fjallseggina. Hæðin var innan við 2000 fet. Það var furðulegt, að vélin skyldi vera ósködduð. Allt var á tjá og tundri. Gólfíð hafði losnað upp, tæki slitnað niður, eldhúsáhöld í maski. Sem dæmi um lætin má geta þess, að steikarpannan okkar var klofin nær því í tvo hluta, eins og kraftajötunn hefði höggvið hana með öxi. Þó var hún úr sterkri, þykkri málmblöndu.

Nú fórum við aftur fram í, því að við sáum til jarðar. Við vorum á Mosfellsheiði. Ljós sáust úti í myrkrunu. Allt í einu komu Korpúlfsstaðir í augu sýn. Þeirri sjón gleymi ég aldrei. Okkur var borgið! Að vísu mundi landing á einum hreyfli vera erfiðleikum bundin. En við höfðum góða flugmenn, sem mundu klára sig af henni. Yfir Reykjavíkurbæ var hæðin aðeins 600 fet. Enn lækkaði flugstjórinn flugið.

Vélin snerti brautarendann eftir glæsilegt aðflug. Fluginu var lokið heilu og höldnu.

Sjúkrabifreiðir og slökkviliðsbílar óku með okkur síðasta spölinn. Þeir voru til taks, efið hvað hefði borið út af. Allmikill mannsöfnuður var við flugskýlið, þar sem við námum staðar. Flugvirkjar og skoðunarmenn. Þeir komust að því, að blöndungsísing hefði stöðvað hreyfillinn. Var hann strax ræstur á vellinum, og eftir nokkrar stúnur og sprengingar fór hann í gang og malaði eðlilega. Nú, helvítið er þá í lagi, sagði einhver! – Svo var það búið.

Úr því að verið er að festa þessar minningar á blað, verður ekki hjá því komizt að gera nokkra grein fyrir atvikum og tilfinningum þeirra, er þarna voru með. Voruð þið ekki hræddir? Nei, við vorum ekki hræddir. Ekki það, að við kynnum ekki að hræðast. Annríki. Voða-álag á starfsorku manna undir þessum kringumstæðum sér um það. Þeir lífsreyndu segja okkur, að svona hafi ekkert að segja fyrir taugarnar, þar sem við sluppum. Ef við hefðum orðið eftir uppi á fjalli – lifandi, hefðum við víst ekki getað flogið meir vegna vantrúar á fluglistinni.

Eftir fáa daga var lokið skoðun á flugbátnum, og hann hóf ferðir á ný. Langar vetrarferðir gegnum él og storma. Núna flýgur hann ekki lengur, hefur vikið fyrir fjögurra hreyfla flugvél, sem er hreinasti lúxus. Úr þessari traustu, gömlu katalínaflugvél eiga margir góðar minningar. Þótt vafalaust hafi þær margar festst rækilega í vitund okkar, þá veit ég, að þeir, sem fóru þessa ferð, sem hér hefur verið lýst, munu ekki gleyma.

Hópnum hefur verið sundrað. Sveinbjörn Finnsson, sem var skipherra, fórst tveim vikum síðar með vitaskipinu Hermóði. Var það mikill missir. Ég hafði misst hugrakkann vin, skólafélaga. Þessi febrúarmánuður var því þung reynsla.

Sjómælingar Íslands

Sjómælingar og sjókortagerð hafa verið stundaðar með hléum við stendur Íslands allt frá síðari hluta 18. aldar. Mælingarnar voru í höndum Dana allt fram á fjórða áratug 20. aldarinnar og er jafnan miðað við þá tímasetningu varðandi upphaf sjómælinga við Ísland á vegum Íslendinga sjálfra.

Um 1960 komst kortagerðin einnig að fullu í hendur Íslendinga. Við það tímamark miðast upphaf starfsemi Sjómælinga Íslands. Síðan þá hafa mælingarnar verið framkvæmdar frá varðskipum, vitaskipum, ýmsum leiguskipum og bátum. Fyrsti báturinn til sjómælinga í eigu Sjómælinga Íslands var tekinn í notkun 1946 og var hann notaður allt þar til hann var dæmdur ónýtur 1961. Árið 1972 fengust afnot bandarískum sjómælingabát er endaði sína lífdaga 1981 er hann þótti ekki nothæfur lengur.

Tímamóturðu 1991 er sérsmíðuðum sjómælingabát var hleypt af stokkunum á Seyðisfirði og hlaut hann nafnið Baldur. Við það tækifæri var einnig undirritaður samningur við Hafrannsóknarstofnun bandaríska sjóhersins um sjómælingar og sjókortagerð á íslensku hafsvæði. Bandaríkin leggja til mælingatæki og ýmsa tækniaðstoð en Íslendingar skip, aðra aðstöðu og starfslíð.

Starfsemi Sjómælinga Íslands var lögð undir Landhelgisgæsluna 1981. Af um 130 manna starfslíði hjá Landhelgisgæslunni starfa 11-14 starfsmenn að sjómælingum og sjókortagerð, þ.e. forstöðumaður, kortagerðarfólk og



Starfsmenn Sjómælinga Íslands. Á myndina vantar Benedikt Svavarsson.

sjómælingamenn, sem jafnframt starfa sem skipstjórnarmenn á Baldri, auk vélstjóra bátsins og sumarmanna. Flestir þessara starfsmanna hafa hlotið sérþjálfun í mælingum eða kortagerð innanlands og/eða erlendis.

Markmiðið er að hafa á boðstólum sjókort, vitaskrár, leiðsögubækur og önnur slík hjálpargögn sem nauðsynleg eru sjófarendum til siglinga við stendur landsins, sem og á landgrunninu öllu. Leitast er við að hafa gögn þessi sem

nákvæmust þannig að þau standist kröfu tímans hverju sinni, m.a. með því að mæla upp hafsvæði sem enn eru ómæld og endurmæla þar sem þörf er talin á.

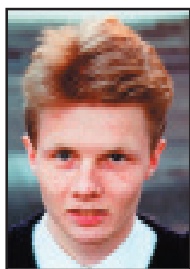
Sjókort eru grundvöllur fyrir öruggri siglingu. Í reglum um björgunar- og öryggisbúnað íslenskra skipa er kveðið á um að hvert skip (12 meðal lengra) skuli

„...hafa meðferðis nýjustu útgáfu nauðsýlegra sjó korta, þ.e. yfirsiglinga- og sérkort, svo og leiðsögubækur og vitaskrár fyrir þau svæði sem fyrirhugað er að sigla um...“.

Sjómælingar Íslands gefa mánaðarlega út Tilkynningar til sjófarenda (T.t.s.) og greinir þar frá m.a. leiðréttingum sem færa þarf inn í sjó kort. Eftir að Sjómælingar Íslands hafa selt kort er það á ábyrgð viðkomandi skipstjóra að sjá til þess að því sé haldið við.

Sjómælingar Íslands gefa út á um 50 sjó- og hafnakorta, auk annars. Kortin eru nauðsynleg fyrir örugga siglingu og eru skip ekki talin sjófar nema þau séu með viðeigandi sjó kort um borð.

Myndir af starfsmönnum tók Árni Sæberg.



Ágúst Magnússon, sjómælingamaður, fæddur í Neskaupstað 1971. Hóf störf 1997.



Ásgrímur L. Ásgrímsson, deildarstjóri mælingadeildar, fæddur í Reykjavík 1963. Rekstrarfræðingur og skipstjórnarmaður frá USCG Academy 1987. Nám í sjómælingum hjá US Naval Oceanographic Office 1989.

Hóf störf 1988. Samskiptafulltrúi við Varnarliðið frá 1991. Deildarstjóri mælingadeildar frá 1997.



Árni Þór Vésteinsson, deildarstjóri kortadeildar, fæddur 1960 á Akranesi. Landfræðingur frá H.Í. 1987. Nám í kortagerð í Hollandi 1988-89. Hóf störf 1986. Deildarstjóri kortadeildar frá 1999.



Benedikt Svavarsson, vélstjóri og kafari, fæddur í Reykjavík 1949. Vélstjóri frá Vél-skóla Íslands 1971. Hóf störf 1972. Atvinnukafari frá 1981. Vélstjóri og umsjónarmaður á mælingabátum Baldri frá 1998.



Björn Haukur Pálsson, stýrimaður, fæddur í Reykjavík 1950. Hóf störf 1998.



Hilmar Helgason, forstöðumaður, fæddur 1951 í Borgarnesi. Skipstjórnarréttindi frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík 1979 og nám í sjómælingum hjá US Naval Oceanographic Office 1986. Hóf störf 1986. Forstöðumaður Sjómælinga Íslands frá 1996.



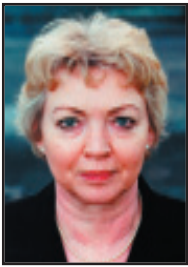
Hjördís Linda Jónsdóttir, kortagerðarmaður, fædd í Reykjavík 1965. Tækniteiknari frá Iðnskólanum í Reykjavík 1982. Kortagerðarmaður frá LMÍ 1984. Landmælingamaður frá Horsens tekniske skole 1985. Hefur starfað við mælingar og teikningu síðan. Hóf störf 2000.



Kristinn Helgason, kortagerðarmaður, fæddur 1939 í Reykjavík. Hófnámikortagerð 1957 og lauk því hjá Geodætisk Institut í Kaupmannahöfn 1961. Gerði kort hjá Landmælingum til 1972 og Sjósmælingum síðan. Sérsvið: Ljósmyndun og filmugerð.



Niels Bjarki Finsen, landfræðingur, fæddur 1967 á Akranesi. Landfræðingur frá H.Í. 1994. Hóf störf 1994. Megin verksvið hefur verið uppbygging á stafrænni vinnslu á sjókortum auk vinnu við aðrar útgáfur.



Sjöfn Axelsdóttir, kortagerðarmaður, fædd í Reykjavík 1945. Hóf störf 1978.



Guðný Snjólaug Guðjohnsen, kortagerðarmaður, fædd í Keflavík 1957. Tækniteiknari frá Iðnskólanum í Reykjavík 1981. Vann hjá SÍ 1975-'82. Hóf störf aftur 1997.



Þórður Gíslason, kortagerðarmaður og umsjónarmaður sjókortasölu, fæddur í Reykjavík 1957. Tækniteiknari frá Iðnskólanum í Reykjavík 1984. Hóf störf 1987. Hefur séð um sölu og dreifingu sjókorta og annarra útgáfa frá 1999.

Óvissuferð STAFL

Óvissuferð Starfsmannafélags Landhelgisgæslunnar var farin 30. september síðastliðinn. Haldið var af stað kl. 9 að morgni og skyldi ferðin vara til 21 að kvöldi. Mæting var við BSÍ og var lagt af stað kl. 9:05 en það er víst ótrúleg stundvísi. Hélt áætlan að mér skilst nokkurn veginn svona vel allan daginn, fyrir utan +/- hálf tíma um hádegisleytið.

Haldið var sem leið lá að Hellu og var fólkinu boðin næring frá Sóma og Agli Skallagrímssyni (appelsín!!) á leiðinni þangað. Þegar að Hellu var komið voru allir reknir út úr rútunni og í 10 mín. reykþásu sem sumir nýttu sér reyndar í annað. Þegar fólk kom út úr skálanum aftur var ýmsum greinilega eitthvað brugðið því öllum var smalað inn í rosalega fjallarútu. Allt skýrðist þetta fljótlega því Arthúr Björgvin Bollason beið í rútunni og var haldið á Njáluslóðir. Þeir sem til Arthúrs þekka vita að hann getur malað endalaust og varð enginn svikinn af þeirri listgrein hans í þetta sinn. Enda varð þarna seinkunin á annars mjög vel tímasettri áætlun (það hefur

kannski gleymst að gera ráð fyrir einum klukkutíma aukalega fyrir Arthúr?). Þessi ferð var hin fróðlegasta en hvað hver man er hins vegar aukaatriði. Hádegismaturinn var svo framreiddur í Sögu-setrinu á Hvolsvelli.

Eftir svið og slátur í hádeginu þá var haldið sem leið lá á Litla Hraun, en þar átti að fara í fótboltakeppni við fangana. Einhverra hluta vegna var hins vegar allt lokað og við ekki boðin velkomin, þannig að það var hætt við það en farið í róðrarkeppni á Stokkseyri í staðinn. Mikið skemmtilegra er ég viss um. Strákarnir á

varðskipunum (Ægi í þessu tilfelli) urðu í 3. sæti en flugvöllurinn vann titilinn róðrardeild ársins.

Eftir þessa líkamsrækt var vel til fundið að halda áfram að vera á Stokkseyri og fara í hið víðfræga (á Íslandi) Humarhús. Þar var boðið upp á hvítvín og humar eins og allir gátu í sig látið. Þetta var, að mínu mati a.m.k., ein sú besta máltíð sem ég hef fengið um æfina á veitingastað og eftir því sem aðrir sögðu voru þeir sammála þessari skoðun minni. Mæli eindregið með því að fólk fari þarna aftur!

Þegar búið var að borða var haldið aftur af stað í bæinn og var komið í Keiluhöllina í Öskjuhlíð á slaginu 21:05 þannig að þetta varð nákvæmlega 12 tíma óvissuferð eins og átti að vera samkvæmt auglýsingunni.

Það var ansi gaman að mæta á mánudeginum í vinnu og heyra í þeim sem fóru ekki, þegar búið var að lýsa öllum herlegheitunum; ooohhh ég vildi að ég hefði farið, oh rosalega sé ég eftir að hafa ekki farið og svo framvegis. Ekki er hægt að segja annað en að þessi ferð hafi í alla staði verið hin frábærasta og á „Óvissa nefndin“ miklar þakkir skildar fyrir æðislegan dag og skemmtun.

Birgit Raschhofer



Lið Seljavegar í startholumum. (Mynd: Sjöfn Axelsdóttir)

Seljavegi stóðu sig óneitanlega alveg langbest því þeir lentu í öðru sæti en voru ekki nema fjórir sem réru en fara þurfti níu ferðir! Einn réri t.a.m. þrisvar sinnum en það var Magnús fjármálastjóri. Aðrir í liðnu voru: Benedikt, Níels og Sigurður. Hinar hraustu kempur á

Bandaríska strandgæslan sótt heim

Dagana 31. júlí til 3. ágúst s.l. fór forstjóri Landhelgisgæslunnar í kynnis- og skoðunarferð til Bandaríkjanna að tilhlutan David Architzel aðmírals á Keflavíkurlflugvelli, sem var með í för ásamt fylgdarliði. Með í för voru einnig aðrir fulltrúar Landhelgisgæslunnar, þeir Halldór B. Nellett yfirmaður gæsluframkvæmda, Sigurður Steinar Ketilsson skipherra og Gylfi Geirsson sprengju-sérfræðingur. Ferðast var með Orin flugvél varnarliðsins.

Í Washington bættist Friðrik Jónsson, fyrsti sendiráðsritari ísl. sendiráðsins í Washington í hópinn.

Þann 1. ágúst var farið í heimsókn í aðalstöðvar Bandarísku strandgæslunnar í Washington. Þar voru m.a. kynnt námskeið og námsefni fyrir erlent strandgæslufólk, bæði námskeið haldin í Bandaríkjunum og námskeið sem boðið er upp á að haldin séu í heimalandi viðkomandi. Þá voru einnig kynntar sérstaklega þær reglur sem gilda um athugun á skipum á hafi úti, en Bandaríkjamenn hafa gert milliríkjasamninga við ýmis lönd um heimild til að fara um borð í skip sem sigla undir fána þeirra á rúmsjó (utan lögsögu strandríkja). Einnig samninga við nokkur ríki í Karabíahafi um heimild til aðgerða gegn skipum innan lögsögu þeirra.

Sérstakur fyrirlestur var um notkun nætursjónauka og um fjarskiptakerfi.

Admiral Loy, yfirmaður Bandarísku strandgæslunnar hélt fund með íslensku sendinefndinni ásamt aðmírálnum á Keflavíkurlflugvelli.

Það kom fram í máli strandgæslumanna, að hægt væri að bregða út af fastmótuðum námskeiðum og halda sérhæfð námskeið eftir sérstökum óskum.

Síðar um daginn var farið í heimsókn í Pentagon, byggingin skoðuð undir leiðsögn. Um kvöldið á öðrum degi ferðar var flogið til Norfolk í Virginíufylki.

Næsta dag, miðvikudaginn 2. ágúst var ekið til Portsmouth, þar sem farið var um borð í strandgæsluskipið BEAR. Þar var kynntur ýmis tæknibúnaður skipsins varðandi siglinga- og fjarskiptatæki. Að

því loknu var sýnt hvernig staðið er að verki við óhapp á þyrludekki. Notuð var Dolphin þyrla sem lent hafði á palli fyrir ofan bryggjuna og gerðar ráðstafanir eins og að hún hefði brotlent á þyrluþilfari og komið uppeldur. Þarna voru greinilega þrautþjálfaðir menn að verki.



F. v. Friðrik, Gylfi, Halldór, Sigurður og Hafsteinn í Portsmouth.

Að þessu loknu var farið um borð í nýjan 87 feta strandgæslubát, sem sérstaklega hafði verið kallaður inn okkar vegna, en nefnt hafði verið við admiral Loy daginn áður að fróðlegt væri að sjá nýtt strandgæsluskip. Farið var í siglingu um hafnarsvæðið og æfð notkun léttbáts, sem rennir sér úr og í skut gæslubátsins. Léttbátur þessi er notaður við eftirlit og björgunarstarfsemi og er knúinn „Water Jet“ búnaði. Upplýst var að hægt væri að nota bátinn í 2 til 2 ½ metra öldu, en það takmarkar mjög notkun þessa búnaðar og þessa stærð báta hér við land, nema við bestu aðstæður. Bádir bátarnir ná 24 sml. hraða. Að lokum var æfð björgun með þyrlu.

Í eftirmiðdaginn var ekið til Yorktown, þar sem þjálfunarbúðir strandgæslunnar eru. Þar voru kynnt nánar hin ýmsu námskeið sem í boði eru og sýnd tæki og tól til kennslu og æfinga. Í Yorktown er mjög góð kennslu og þjálfunaraðstaða.

Sérstök þjálfunaraðstaða var fyrir leit og björgun, þar sem hægt er að setja upp margar björgunarmiðstöðvar og láta þær vinna saman undir eftirliti. Þar er mögulegt að skapa svo raunverulegar aðstæður að við hámarks álag gleymdu menn stund og stað og gætu jafnvel verið á barmi taugaáfalls ef hlutirnir gengju ekki vel fyrir sig. Til útreikninga á leitarsvæðum er notað forritið „C2PC“, sem mun kosta um tíu þúsund dollara.

Bandaríska strandgæslan sér um allan rekstur og viðhald á leiðsöguferfum skipa, svo sem vitum, radióvitum, sjómerkjum og baujum. Sérstakar kennslustofur voru fyrir verklega kennslu á hinum ýmsu sviðum, svo sem vegna ljósvita, radióvita og GPS leiðréttinga-stöðvar.

Þá voru sérstakir æfingasalir vegna þjálfunar í beitingu valds og vopna.

Að heimsókninni til Yorktown lokinni var ekið sem leið lá til Virginia Beach, en það var um 1 klst. akstur.

Fimmtudaginn 3. ágúst var farið í heimsókn til sprengjudeildar sjóhersins í Little Creek. Þar var kynntur búnaður til sprengjueyðinga. Meðal annars var kynnt röntgentæki og búnaður til að birta röntgenmynd á skjá en þar við hlið var ferðatölva með handbókum, þannig að hægt var að bera saman hlið við hlið, mynd eða teikningu í handbók, og röntgenmynd af viðkomandi hlut. Röntgentækið sjálft var sömu gerðar og það sem Landhelgisgæslan hefur yfir að ráða. Deildin hafði nýverið fengið sérstaka bifreið til notkunar í útköllum vegna hryðjuverkastarfsemi. Í bifreiðinni var mjög góð aðstaða fyrir vinnu og allan tækjabúnað, þar með talið vélmenni. Vélmenninu er fjarstýrt í gegnum ljósleiðara eða með radió-link. Það var útbúið 4 video-vélum og laser miðun fyrir vopnabúnað.

Þessi heimsókn var mjög athyglisverð og augljóst að hægt er að sækja mikla reynslu og þekkingu til Bandarísku strandgæslunnar.

GG/HBN

Nýir bátar



SPRINGER 800

Ákveðið hefur verið að endurnýja björgunar-vinnu- og eftirlitsbáta Landhelgisgæslunnar en þeir bátar (AVON) sem hafa verið í notkun síðustu 10 ár eru úr sér gegnir og viðhaldsfrekir.

Leitað var tilboða í bátana og bærust alls 12 tilboð. Í samvinnu við Ríkiskaup voru skoðaðar þrjár gerðir báta frá lægstbjóðendum þ.e. tveir í Noregi og einn í Hollandi og fóru þeir Halldór B. Nellet skipherra og Ingvar Kristjánsson tæknistjóri ásamt fulltrúa Ríkiskaupa

Birgi Guðmundsýni á umrædda staði og skoðuðu og prufukeyrðu bátana.

Að þessum athugunum loknum var það samdóma álit þessara manna að taka tilboði MARITIME PARTNER í Álasundi í Noregi sem voru með SPRINGER 800 báta.

Ákveðið var að lengja bátana um 60 cm. eftir að hafa skoðað 8 metra báta sem voru í smíðum fyrir Landhelgisgæslu Færeyja og verða um borð í hinu nýja varðskipi þeirra.

Geta má þess að gömlu AVON bátarnir eru 5,4 metrar að lengd.

Skrokkar nýju bátanna eru úr áli en utan á byrðing eru öflugir froðufylltir stuðpúðar (fendarar).

Bátarnir eru búnir Yanmar díselvél um 340 hestöfl og svokölluðu Hamilton 274 water jet.

Bátarnir eru góðum tækjum búnir þ.e. GPS staðsetningartæki, kompás, 7 tommu skjár fyrir rafræn sjókort (plottar), dýptarmælir, 2 talstöðvar, 2 símar, NMT og GSM, ljóskastarar og hátalara-kerfi.

Í prufusiglingu í lok nóvember var hámarks hraði um 38,6 sjómíllur með 3 menn um borð.

Með tilkomu þessara báta verður allt eftirlit LHG mun öflugra því eins og áður sagði er hámarks hraði tæpar 40 sjómíllur og siglingaþol bátanna með tilliti til olúforða allt að 150 sjómíllur þannig að ljóst er að bátarnir verða sendir í lengri eftirlitsferðir einir og sér en hingað til hefur verið gert.

Bátarnir uppfylla allar kröfur IMO, SOLAS og Lloyds Register of Shipping.

Þegar þetta er skrifað er áætlað að bátarnir verði tilbúnir um 10. desember og er áætluð að varðskipið Týr saki bátana til Álasunds í Noregi.

Bátarnir verða fjármagnaðir með fé úr Landhelgissjóði.

HBN/IK



Golfmót

Golfmót STAFL var haldið á Nesvelli 30. júní á liðnu sumri. Niðurstaðan eftir drengilega keppni varð að sigurvegari var Emil Sigurðsson, stýrimaður, annar var Ómar Þór Edvardsson flugvirki og þriðji var Sigurjón Sverrisson flugstjóri. Með á myndinni eru Magnús Gunnarsson, fjármálastjóri, Hjalti Sæmundsson, aðalvarðstjóri og Jón Pálsson, tæknistjóri.

SC

Hljóðhraði utan kvóta

Síðastliðið sumar barst Landhelgisgæslunni fyrirspurn vegna notkunnar tölvurúllu (DNG) um borð í mælingabátinum Baldri. Talið var hugsanlegt að áhöfn stundaði veiðar utan kvóta í skjóli nætur. Fyrirsprjanda var gerð grein fyrir því að rúllan væri notuð til hljóðhraðamælinga þ.e.a.s. rúllan er notuð til að slaka hljóðhraðamæli til botns, en hann mælir hraða hljóðs á mismunandi dýpi til leiðréttingar fyrir dýptarmæli. Myndin sýnir Baldursmenn við hljóðhraðamælingu.

ÁLÁ



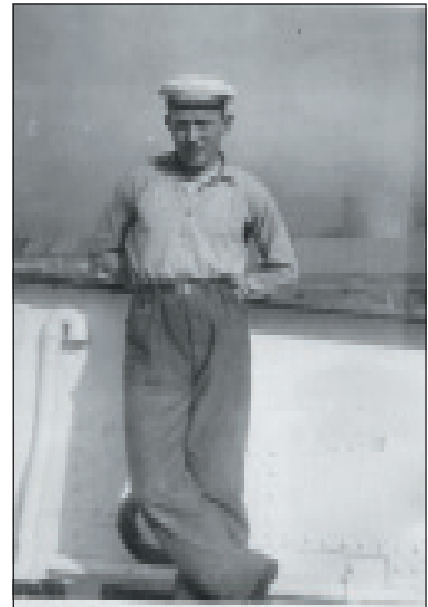
Skipsstrand á Kötlutanga

Árni Eypór Valdimarsson

Á árinu 2001 eru liðin 60 ár frá nokkrum viðburðaríkum atburðum, sem eru mér nokkuð minnisverðir. Þá stóð heimsstyrjöldin síðari yfir, Ísland hersetið af Bretum og kafbátahernaður Þjóðverja vægðarlaus á Atlantshafi. Ég var háseti á vs. Ægi á þessum árum og þar sem vs. Ægir kemur mikið við sögu í þessari frásögn má segja að hann sé aðal „söguhetjan“. Á þessum tíma var Jóhann P. Jónsson skipherra á Ægi. Fyrstu mánuðir ársins 1941 voru miklir annatímar hjá vs. Ægi og áhöfn hans: Í janúar þessa árs strandaði finnskt flutningaskip, um 5.000 tonn, Wirta, á Leiruböða í Skerjafirði og vs. Ægir kom talsvert við sögu vegna björgunar á farmi úr því skipi. Fyrstu daga febrúar var pólskt saltflutningaskip, Churskov, dregið vélbílalá frá Seyðisfirði til Reykjavíkur. Um miðjan febrúar fluttir Ægir fjölda farþega frá Hornafirði til Reykjavíkur. Skjóta má því svona inni að komið var til Reykjavíkur með farþegana um kl. 10:30 á afmælisdag minn og farið útaftur um kl. 13:30 áleiðis til Vestmanna-

flutningaskipi, Richmond Hill, sem var um 80 sjómílur S af Dyrhólaey með brotna stýrisvél og það dregið til Reykjavíkur. Dagana 6.-8. marz var víðtæk leit að togaranum Gullfossi sem týndist vestur af landinu. Tóku 8 íslenskir togarar þátt í leitinni undir stjórn skipherra Ægis. Leitinn var árangurslaus. Um miðjan marz var Ægir við það að ná á flot brezkum togara, Carieda, sem strandaði á skerinu Keppi í Skerjafirði og hann dreginn til Reykjavíkur.

Eftir þessa snöggsöðnu upptalningu á starfi Ægis og áhafnar hans á liðnum mánuðum ætla ég að segja nokkuð nánar frá strandi og björgun Persier. Um mánaðarmótin febrúar-marz gekk mikið óveður yfir landið. Miklir skaðar urðu víða, þó einkum við SV-ströndina, t.d. rak tvö erlend flutningaskip, danska skipið Sonja Mærsk og portúgalska skipið Ourem, síðar Hrímfaxi, sem bæði voru við akkeri á ytri höfn Reykjavíkur, upp í fjöru í Rauðarárvík (þar sem nú skarast Sæbraut og Snorrabraut). Um þetta leyti heyrðum við á Ægi um skipa-



Árni Eypór Valdimarsson.

bjarga áhöfninni og var henni fljótlega bjargað í land af björgunarsveitum úr Vík í Mýrdal og víðar að. Þar sem talið var ógjörningur að reyna björgun skipsins að svo stöddu, var talað um að bíða þar til búíð væri að losa farminn úr skipinu og veður batnaði með vorinu.

Vs. Ægir fór því í sín fyrri störf, einkum gæzlustörf við Vestmannaeyjar. Komið var öðru hverju að strandstað Persier og aðstæður athugaðar. Svo var það þann 7. maí, að Ægir kom eina ferðina enn að strandstað í góðu veðri og nokkurn veginn brimlaust var við ströndina; og



Persier á strandstað. Hjörleifshöfði til vinstri.

eyja. Ég hafði því rétt tíma til að skjóttast heim til mín í afmæliscaffi hjá móður minni. Síðar í febrúar voru kannaðar aðstæður til björgunar belgísks togara, Georg Edward, sem strandað hafði við Alviðruhamra á Mýrdalssandi nokkru áður. Síðustu viku febrúar var Ægir við leit að nauðstöddu brezku flutningaskipi, Empire Tiger, um 70 sjómílur S af Dyrhólaey. Sú leit var árangurslaus. Þann 27. febrúar strandaði belgíska flutningaskipið Persier, um 8.800 tonn að stærð, á Kötlutanga á Mýrdalssandi. Ægir kom á strandstað að kvöldi sama dags, hélt sjó undan strandstaðnum, en ekkert var unnt að gera vegna stórviðris. Tveim dögum síðar hélt Ægir frá strandstað til aðstoðar 10.000 tonna brezku

lest, sem var á leið frá N-Ameríku til Bretlands og hafði lent í þessu óveðri og tvístrast. Sum skipin urðu þýzkum kafbátum að bráð, önnur gátu haldið ferð sinni áfram, en þessi þrjú erlendu flutningaskip, sem nefnd voru hér áður, voru að öllum líkindum í þessari skipalest og lentu í vandræðum; Empire Tiger sökk, Richmond Hill dreginn til Reykjavíkur og Persier strandaði. Nokkuð víst er, að þegar Persier nálgast brimgarðinn undan Kötlutanga og stefndi á land, hafi bæði akkeri skipsins verið látin falla, sennilega til að draga úr ferð skipsins, en dugði víst lítið, því skipið ruddist yfir akkerin og þau rifu göt á botn skipsins svo sjór komst fljótlega í skipið. Eftir að skipið var strandað, var lögð áherzla á að

nú átti að reyna að ná skipinu á flot með stækkandi straumi. Áður hafði áhöfn Ægis unnið að því að undirbúa ýmislegt, þegar veður og aðstæður leyfðu. T.d. voru lagðir vírar aftur af hinu strandaða skipi, svokallaður hanafótur, og þeir festir í tvö stór og mikil stökkakkeri nokkur hundruð metra út frá Persier. Við akkeri þessi voru festir lóðabelgir, svo hægt yrði að finna þau og ná þeim upp síðar. Þannig var hægt að snúa skipinu svo afturstefni þess snéri til hafs. Búíð var að losa mestan hluta járnfarmsins úr lestum og kassarnir með herflutninga-bifreiðarnar höfðu verið hífdör í land. Búíð var að kynda undir kötlum skipsins, vélin orðin gangfær, flestar vindur skipsins nothæfar og voru þær m.a.

notaðar við affermingu skipsins. Frá Ægi höfðu verið fluttar nokkrar stórar og kraftmiklar dælur ásamt fjölda barka, sem fylgdu dælunum. Allt var þetta flutt á mótorbáti varðskipsins, sem lagðist að síðu Persier og síðan hið um borð í hann. Hluti áhafnar Persier var aftur kominn um borð eftir strandið og voru, ásamt mönnum úr nágrannasveitum, með okkur Ægismönnum að koma dælum fyrir í lestum og vélarrúmi Persier. Stýrimaður og vélstjóri ásamt loftskeytamanni og kafara, allir frá Ægi, höfðu verið í nokkrar vikur á strandstað og stjórnað undirbúning þess að ná skipinu á flot. Kafaranum hafði, ásamt öðrum kafara, tekizt að lagfæra mestu skemmdirnar eftir akkerin á botni skipsins og minnka lekann. Svo var það miðvikudaginn 14. maí, að við, nokkrir skipverjar Ægis, hásetar og smyrjarar, fórum um borð í Persier, því nú skyldi reynt að ná honum á flot. Veður hafði haldizt gott undanfarna daga, hæg NA-átt og brimlítið og stækkandi straumur. Flestir þeirra, sem úr landi voru, fóru frá borði. Ægir lá nokkur hundruð metra undan strandstað með bæði akkeri úti og sver og mikill dráttarvirk frá afturstefni hans í afturstefni Persier. Á kvöldflóðinu var reynt, Ægir hífði í akkeri sín, keyrði í dráttarvirkinn og við um borð í Persier, hífðum í vírana, sem voru festir í akkerinu aftur af honum. Vél Persier var látin keyra aftur á bak svo skrúfa hans, þó brotið væri af henni eitt af þremur skrúfublöðum, myndi ryðja sandi frá skipinu. Ekki tókst að ná skipinu á flot en það hafði mjakast nokkra tugi metra aftur á bak. Aftur fórum við nokkrir skipverjar Ægis um borð í Persier og var reynt á morgunflóðinu þann 15. maí. Færðist hann út um nokkra tugi metra, en ekki flaut hann. Við Ægismenn, sem fórum þennan morgun um borð í Persier, voru auk greinarhöfundar, Stefán Jónsson, háseti, frá Vestmannaeyjum, látinn, bróðir Borgþórs veðurfræðings, Guðmundur Sigurðsson, háseti, frá Ísafirði, látinn, Hallvarður Rósinkarnsson, síðar vélstjóri hjá LHG, látinn, faðir Helga skipherra, Hjörleifur Ólafsson, timburmaður, látinn, en fyrir voru um borð í Persier eins og áður sagði Guðmundur Guðjónsson, stýrimaður, látinn, vélstjórnarnir Ólafur Sigurðsson, látinn, faðir Eggerts vélstjóra hjá LHG, Guðni Guðbjartsson, síðar stöðvarstjóri við Sogsvirkjun, loftskeytamaður frá LHG og Óskar Jónsson, kafari, látinn. Vorum við um kyrrt þar og biðum eftir kvöldflóðinu. Þá var allt endurtekið einu sinni enn og að lokum, um kl. 20:00 á háflæði

að kvöldi 15. maí, náðist skipið á flot. Þá voru akkeri og vírum, sem voru aftur af Persier, sleppt lausu og látið eiga sig, yrðu sótt einhver tíma seinna. Ægir létti svo akkerum og dró Persier fjær landi. Nokkur leki var að skipinu, þurfti því að hafa dælurnar í gangi og höfðu þær vel undan lekanum. Síðan var haldið áleiðist til Reykjavíkur með Persier í eftirdragi og hann keyrði með sinni brotnu skrúfu. Við skipverjar Ægis voru kyrrir um borð í Persier og höfðum nóg að gera, því færa þurfti dælur, hagræða börkum frá þeim, láta eldsneyti (bensín) á dælurnar o.fl. o.fl.

Þegar nálgaðist Vestmannaeyjar bilaði ein dælan, þá hækkaði sjór fljótlega í þeirri lest og nokkur halli kom á skipið. Þá var brugðið á það ráð að flytja til hluta af járnfarminum, sem skilinn hafði verið eftir í skipinu og reyna að rétta skipið af, en sem betur fór tókst að gera við dæluna, sem bilaði, svo hægt var að dæla úr lestinni aftur um það leyti, sem komið var til Vestmannaeyja. Þegar verið var að fara frá Eyjum, festist dráttarvirkinn í botni undan Eiðinu og slitnaði, en fljótlega var bætt úr því og ferðinni haldið áfram.

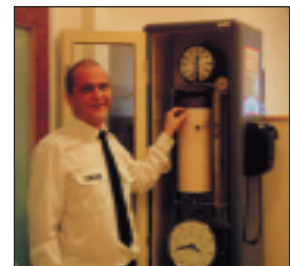
Aðfaranótt laugardags bilaði önnur dæla, sú var í vélarrúmi Persier. Fljótlega fór að hækka sjórinn í vélarrúminu og skipið aftur farið að halla talsvert, þegar dælan loksins komst í gang. Eftir það gekk ferðin nokkuð vel og rétt fyrir hádegi þennan laugardag var lagzt við akkeri N við Engey. Tók það Ægi um 36 klst. að draga Persier þessa leið frá Kötlutanga til Reykjavíkur með þessari töf sem varð við Vestmannaeyjar. Við Ægismenn sem vorum í Persier, fengum tíma til að skjótast yfir í Ægi, en fljótlega var farið aftur um borð í Persier og hann dreginn áfram inn á Eiðisvík, norðan við Gufunes og honum lagt þar í fjöruna á flóðinu um kl. 22:00, en vinnu okkar lauk ekki fyrr en kl. 24:00 laugardaginn 17. maí. Þá loksins, eftir um 60 klst. vinnu og vöku, gátum við skipverjar Ægis, sem voru um borð í Persier frá því á fimmtudagsmorgni þann 15. maí, farið að hvíla okkur og sofa. Því er ekki neitað, að við vorum orðnir nokkuð dasaðir, því engan svefn höfðum við fengið á leiðinni um borð í Persier. Lítið var um mat á leiðinni frá strandstað til Reykjavíkur, helzt kaffi, te, brauð og kex. Þar með lauk hinu langa og erfiða björgunarstarfi Ægis og áhafnar hans að björgun Persier. Nokkru síðar var Persier færður frá Eiðisvík yfir í Kleppsvík. Þá gátum við Ægismenn tekið dælur, barka o.fl. sem tilheyrði Ægi við björgunina. Gert var við Persier til bráðabirgða, síðan

var honum siglt til Englands og var hann áfram í þjónustu bandamanna.

Við Ægismenn höfðum kynnt nokkrum úr áhöfn Persier meðan á björguninni stóð. Ég var í bréfasambandi við einn úr áhöfninni eftir að skipið fór héðan. Í bréfi sem ég fékk frá þessum belgíska kunningja mínum, dagsett þann 10. febrúar 1946, skrifaði í Antwerpen, skýrir hann frá því, að Persier hafi verið sókkt með tundurskeyti frá þýzkum kabfáti skömmu fyrir stríðslok undan ströndum Englands. Þannig lauk sögu þessa skips, sem strandað hafði eina óveðursnótt á eyðisöndum við suðurströnd Íslands, fjórum árum áður.

Frásögn þessi er byggð á dagbókum greinarhöfundar.

Flóð og fjara í hálföld



Þórður Gíslason tekur niður síðasta blaðið með sjávarfalla kúrfunum úr síritanum á Seljavegi.

Sjávarhæðarmælir Sjósmælinga Íslands á Ægisgarði, í daglegu tali kallaður flóðmælir, sem settur var upp árið 1951 var aflagður í haust eftir að hafa þjónað í tæpa hálföld. Fyrstu árin stóð hann einn og sér á Ægisgarði og varð að lesa af mælinum þar daglega. Síðar var hann tengdur með símalínu við sírita í húsnæði Sjósmælinga að Seljavegi 32. Eftir það þurfti einungis að athuga hann vikulega. Þá var mælirinn tengdur inn til haf sögumannanna Reykjavíkurhafnar og hélt hann að þeirra sögn, vöku fyrir þeim um áráraðir þegar klingdi í ritanum er sjávarhæð reis og hneig eftir sjávarföllum. Nýr tölvuvæddur rafeindamælir var settur upp af Reykjavíkurhöfn fyrir nokkrum árum og hafa Sjósmælingar aðgang að honum. Sá gamli hefur verið látinn ganga samhliða nú í nokkur ár til samburðar. Hann hefur sem fyrr segir endanlega lokið hlutverki sínu og verður síritinn varðveittur til minja.

ÁLÁ

Norrænnar og evrópskar sjómælingastofnanir þinga

Á árinu voru haldnar tvær alþjóðlegar Sjómælingaráðstefnur á Íslandi. Þátttakendur voru yfirmenn Sjómælingastofnana í nágrannalöndum okkar. Sú fyrri var haldin í febrúar á Hótel Loftleiðum og var um að ræða árlega ráðstefnu norrænna sjómælingastofnana (Nordic Hydrographic Commission,

Í byrjun september síðastliðins var haldin ráðstefna Sjómælingastofnana (North Sea Hydrographic Commission), einnig á Hótel Loftleiðum. Þátttökuþjóðir voru Belgía, Bretland, Danmörk, Frakkland, Holland, Noregur, Svíþjóð og Þýskaland auk Íslands og voru a.m.k. tveir fulltrúar frá hverju landi. Ráðstefnur

efnum og afstaða ráðsins til ýmissa mála er varða sjómælingar og kortagerð á alþjóðlegum vettvangi.

Utan hefðbundinnar dagskrár var boðið uppá skemmtiferð til Þingvalla og Nesjavalla. Hrifust erlendu þátttakendurnir mjög af tækni þeirri og hugviti sem notað er til að beisla orkuna og varmann sem náttúran hefur uppá að bjóða. Nokkrir þátttakenda höfðu komið fyrir til landsins eða framlengdu dvöl sína að ráðstefnunni lokinni til að geta notið haustlíta íslenskrar náttúru. Í sumum tilvikum voru eiginkonur einnig með í för. Í boði forstjóra Landhelgisgæslunnar snæddu þátttakendur ásamt mökum kvöldverð um borð í varðskipinu Tý og við slit hennar var þeim boðið til kvöldverðar í Perlunni af Dómsmálaráðherra. Árið 2002 verður ráðstefnan haldin í Gautaborg í Svíþjóð og munu þá íslensku fulltrúarnir fara með fundarstjórn og sjá um undirbúninginn.

Megin tilgangur þessara fundarhalda er að móta sameiginlega stefnu þessara nágrannalanda þannig að sem best megi tryggja hagsmuni þeirra innan Alþjóða sjómælingastofnunarinnar (International Hydrographic Organization). Þing ráðsins eru haldin með reglulegu millibili en aukafundir þess á milli er nauðsyn krefst þess að mikilvæg mál séu afgreidd. Sérstakur gestur á báðum ráðstefnunum var Neil Guy fyrrverandi aðmírall frá Suður-Afríku en hann er einn þriggja framkvæmdastjóra Alþjóða sjómælingaskrifstofunnar (International Hydrographic Bureau) sem staðsett er í Monaco.

ÁLÁ

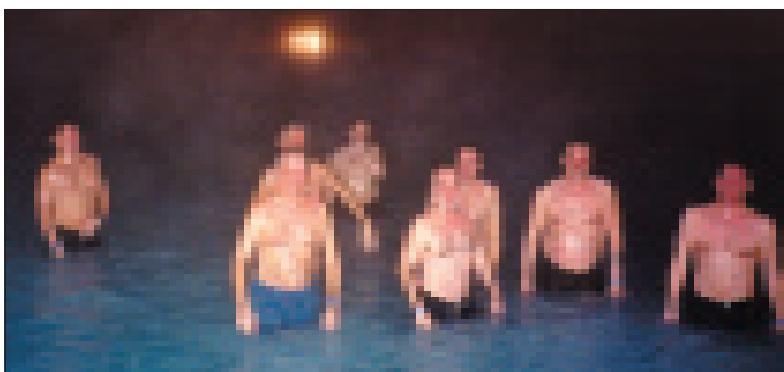


Þátttakendur á ráðstefnu Norðursjávarráðs Sjómælingastofnana á Hótel Loftleiðum í september 2000. (Mynd: Jón Svavarsson)

NHC). Þetta var 44. ráðstefnan í röðinni og að þessu sinni kom það í hlut Landhelgisgæslu Íslands að hafa veg og vanda að fundarstjórn og skipulagningu ráðstefnunnar. Forstjóri Landhelgisgæslunnar sá röggssamlega um stjórn fundarhaldanna en hann ásamt forstöðumanni Sjómælinga Íslands báru einnig hitann og þungann af allri skipulagsvinnu þ.m.t. dagskrá utan venjulegs fundartíma.

Hefð hefur skapst fyrir því að farið sé með ráðstefnugesti í nokkurskonar óvissuferð. Þannig hafa íslenskir fulltrúar m.a. setið máltíð í snjóhúsi og geyst um á vélsleðum á hinum Norðurlöndunum. Að þessu sinni var farið í Bláa Lónið og af því loknu í kvöldmat á veitingahús staðarins. Ráðstefnugestir nutu dvalarinnar vel þó að um hávetur væri og þótti afgangsla mála hafa gengið ákaflega vel en það var ekki hvað síst að þakka þeirri skipulagsvinnu sem lögð hafði verið í undirbúning. Tekin var ákvörðun um að næsta ráðstefna verði í Stavangri í Noregi.

Þessar eru haldnar annað hvert ár og var þessi sú 24. sem haldin hefur verið. Sá máti er hafður á að sú þjóð þar sem síðasta ráðstefna var haldin fer með stjórn næstu ráðstefnu. Það voru því yfirmenn sjómælingastofnunarinnar í Belgíu sem að þessu sinni fóru með fundarstjórn og skipulag í samvinnu við forystumenn Landhelgisgæslu Íslands. Meðal málefna á dagskrá voru kynningar á nýjungum á sviði mælingatækni, framleiðsla rafeindasjókorta, árangur af ýmsum rannsóknar- og þróunarverk-



Norrænu víkingarnir ásamt Suður-Afríkumanninum Neil Guy baða sig í Bláa Lóninu. (Mynd HH)

Á hundavaði um sögu mælinga og kortagerðar undan Íslandsströndum

Saga sjómælinga hér við land er býsna löng, en stopul framan af. Það mun hafa verið hans hátign Christian, heitinn, VII kóngur vor, sem bauð fjármálaráðuneyti okkar (det Kgl. Rentekammer) að láta mæla hafdýpið hér við skerid. – eða eins og Jón Einarsson orðar það í inngangsorðum í ferðabók Ólafs Olavius „til þess að gert verði fullkomið sjókort af hafinu við strendur landsins“. Kaupmenn Íslandsverslunar hans hátignar vildu gjarna hafa einhver gögn að sigla eftir. Þegar hún hafði lánað lítið briggskip POSTILLION af Flotastjórninni og kostnaðarvandinn var leystur var ekkert að vanbúnaði að framkvæma tilskipun konungs frá árinu 1774. Vorið 1776 lagði svo skipper Hans Erik Minor úr höfn til mælinga hér í Faxaflóa og Kommandör kaptejn J. P. Wleugel til strandgæslu og mælinga við Austfirði. Kort hans „FRA Westre Horn og til Borgarfiord“ kom út 9 árum síðar í mars 1785, grafið af eirstungumeistara flotans O. N. Flint og mun vera fyrsta kort sem Det Kgl. Sökortarkiv gaf út (sjómæling og sjókortagerð er ekkert áhlaupaverk enn í dag).

Arkivið var stofnað árið 1784 undir stjórn hins merka Poul Lövenörn. 1786 kom svo út hið glæsilega kort Minors „fra Kiarlarnæs til Mólshövde“ og „er kort þetta allt leiðrétt eftir þríhyringamælingum og stjörnuathugunum“ eins og Jón Einarsson greinir frá. Það mun Lövenörn sjálfur hafa annast í leiðangri, sem hafði hér viðdvöl á leið til Grænlands (sem mistókst raunar sökum hafíss).

Vorið 1788 lá skip Minors við festar í Hafnarfirði ferðbúið til mælinga. Þá varð það hörmulega slys að léttabát hvolfdi undan honum, teiknaranum Friisser og fjórum hásetum og drukknuðu þeir þar, skammt frá skipshlið. Árið eftir skyldi Sören O. Malling halda verkinu áfram en þegar skip hans lá tilbúið, veiktist sá ágæti maður og dó. Nú varð nokkurt hlé á sjómælingum hér (skv. þeim heimildum sem ég hef leitað fanga í. Mætti ætla að það hafi staðið í u.þ.b. 120 ár en við lauslega athugun á kortasafni Sjómælinga Íslands voru þó um 30 sjókortstungin í eir og þrykk á tímabilinu og fjöldi ljósrita af mæliblöðum sýnir tölverð störf, þó megnið sé bundið

höfnum og aðsiglingu að þeim. Meðal mælingamanna voru þrír af forstjórum Arkivisins)

Árin 1800-18 lét det Kgl. Rentekammer þríhyringamæla alla strönd Íslands, sem m.a. skyldi nota við gerð væntanlegra sjókorta. Þetta átti að verða „fullkomin“ mæling til að ákvarða lögun



Haförninn á Húnaflóa 1930

landsins og legu, en reyndist hafa sína galla. Þrátt fyrir þörfina og góð áform gekk flest á móti, ekki síst fjárskortur (gamall vandi og nýr). Ískýrslu skipstjóra varðskipsins HEIMDAL 1898, segir að svo mikið ósamræmi sé í mælipunktum á Reykjanesi að ekki sé unnt að nota þá

við töku landhelgisbrjóta. Bretar stunduðu þá veiðar hér við land og ekki munu öll landhelgisbrot hafa verið af ásetningi. Loks þegar breska ríkisstjórnin lagði gróflega hart að þeirri dönsku tókst að fá þá fjármuni sem til þurfti að hefja mælingarnar á ný og gera áreiðanleg sjókort.

Skipulegar mælingar umhverfis landið hófust 1898 og var hringnum lokið 10 árum síðar. Ríkissjóður Íslands veitti fé til þríhyringamælinga á Reykjanesi, sem Arkivið annaðist, en síðan tók Generalstaben við (Herforingjaráðs kortin).

Það er til marks um hvílíkt þrekvirki þessar mælingar frá aldarbyrjun eru, að enn í dag eru þær undirstaða verulegs hluta Íslandskorta, bæði á sjó og landi.

Síðan tók við annað hlé, en styttra. Árin 1929 og '30 var unnið að sjómælingum við strendur Íslands undir umsjón Friðriks Ólafssonar skipstjóra á gufubátum HAFÖRNINN (síðar skólástjóra Stýrimannaskólans). „Útgerðarkostnaður var 18000.00 kr. En samtals hefur kostnaður vegna þessara mælinga, bæði árin, verið kr. 87827.00“. Á þessa leið hefst kaflinn um sjómælingar í framkvæmdaskýrslum ríkisins 1927-30. Elsta mælingakort Sjómælinga Íslands er unnið af honum og H. Hansen og ársett 1930. Síðan hafa sjómælingar verið stundaðar nokkuð samfellt. Kortin voru þó teiknuð hjá Arkifinu til 1955, en 1960 hætti það allri prentun líka. Síðan hefur starfsemin verið á höndum Sjómælinga Íslands.

Kristinn Helgason



Í byrjun nóvember var árleg æfing Lögregluskólans hjá Landhelgisgæslunni. Æfingin felst meðal annars í því að nemar Lögregluskólans æfa: björgun úr sjó, að fara í sjóinn í flotgöllum, að komast upp í báta og snúa þeim heim við ef þeir hvolfu. Einnig læra þeir að sigla léttbátum bæði harðbotna og mjúkbotta og leggja þeim að skipi á ferð. Æfingin endar svo á að allir eru hífdir upp í þyrlu frá skipi og farið með þá á flugvöllinn þar sem fræðsla er um björgun með þyrlu og móttaka þyrlu. Thorben Lund stýrimaður í fluggæslu hefur stjórnað þessum æfingum, með aðstoð áhafna varðskipanna.

JPÁ

Reglulegar æfingar og þjálfun

... varðskipsmenn verða að vera færir í flestan sjó

Varðskipsmenn þurfa að vera vel að sér á fjölmörgum sviðum. Þessvegna eru námskeið og æfingar snar þáttur í starfi þeirra. Í hverri 16 daga ferð eru haldnar átta til tólf æfingar og námskeið sem snerta öryggismál, björgunar- og slökkvistörf, köfun, léttbáta og fl.

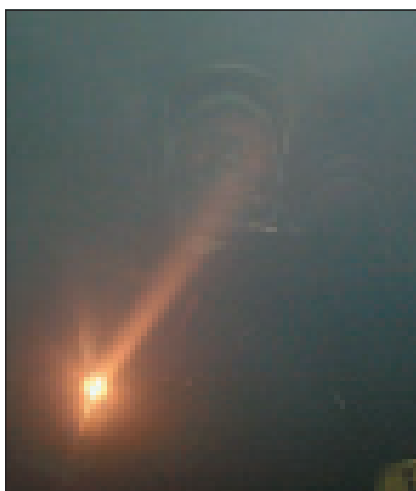
Nýliðar sem hefja störf á varðskipum fara í gegnum ákveðna grunnþjálfun fyrstu sex mánuðina í starfi, þar sem farið er yfir hliðstætt efni og kennt er í Slysavarnarskóla sjómanna. Að grunnþjálfun lokinni fá menn Öryggisfræðsluskírteini sem jafngildir viðurkenningu Slysavarnarskólans en gildir þó aðeins á varðskipum. Aðrir skipverjar taka þátt í þessari þjálfun sem hluta af endurþjálfun auk þess sem haldnar eru æfingar á þyngri stigum fyrir þá. Á næsta ári eru fyrirhugaðar breytingar á úthaldi skipanna sem gerir það að verkum að áhafnir þeirra verða meira við störf í landi og binda menn vonir við að námskeiðshald færist meira í land í kjölfarið.



Þótt minni þörf sé á fluglínutækjum nú á tímum breyttrar tækni við björgunarstörf er nauðsynlegt að halda þessari þekkingu við. Ægismenn æfðu notkun þessara tækja við Gemlu á Dýrafirði nú í vetur.

Fagranesi í samstarfi við slökkviliðið á Ísafirði. Ísfirðingarnir fylltu skipið af svokölluðum diskóreyk svo skyggnið var innan við 30 sm. Reykkafarar varðskipsins leituðu þá að mönnum í

Á varðskipunum eru yfirleitt einn eða fleiri sjúkraflutningasmenntaðir stýrimenn og miðla þeir þekkingu sinni á skyndihjálparnámskeiðum þar sem áhöfninni eru kennd fyrsta hjálp,



Reykköfun.

Töluverð áhersla er lögð á reykköfun í þjálfuninni. Flestar æfingarnar fara fram í eigin skipi og eru menn þá sendir blindaðir niður í ýmis rými, bæði til slökkvistarfa og til að ná í sjúklinga. Einnig er reynt að komast í önnur skip og fór ein slík æfing fram um borð í m/b



Varðskipsmenn æfa reykköfun.

farþegarými skipsins og í lokin var skipið reykræst með þar til gerðum búnaði. Æfing þessi tókst með eindæmum vel og á Slökkviliðið á Ísafirði miklar þakkir skildar fyrir aðstoðina.

endurlífgun og fl. er lýtur að þessum hluta starfsins.

Auðunn F. Kristinsson