

Pröstur Haraldsson

Umhverfis jörðina á 120 dögum og einum betur

**Jón G. Magnússon skipstjóri
rifjar upp einu hnattferðina
sem skip hefur farið undir ís-
lenskum fána og með alís-
lenska áhöfn**

Fyrir tuttugu árum urðu þau tíðindi að íslenskt skip sigldi undir íslensku flaggi og með íslenska áhöfn hringinn í kringum jörðina. Þetta var í fyrsta og eina skiptið sem það hefur gerst og ekki fyrrsjáanlegt að það gerist í nánustu framtíð. Skipið sem hér um ræðir var Akranes í eigu Nesskipa og það var þáverandi forstjóri þess og núverandi stjórnarformaður, Guðmundur Ásgeirsson, sem kom því í kring að ferðin var farin.

Skipstjóri í þessari ferð var Jón G. Magnússon og hann sagði blaðamanni ferðasöguna nú í haust. Jón hefur verið til sjós frá unglingsárum, byrjaði sem messadrengur á Tungufossi sautján ára gamall og tók stýrimannspróf 1972. Síðan hefur hann verið í siglingum, lengi framan af á Fossum Eimskipa og svo á ýmsum skipum fyrir Nesskip. Í ársbyrjun 1985 var hann skipstjóri á Akranesinu þegar það lagði upp í heimsreisuna.

En hvernig bar það til að íslenskt skip var sent alla þessa leið? Fram til þess höfðu þau ekki átt neitt erindi í þess háttar flakk. Hvað hafði breytt því?

„Við höfðum verið í flutningum fyrir málmblandiverksmiðjuna á Grundartanga og á þessum tíma hafði japanska fyrirtækið Sumitomo sem átti hlut í verksmiðjunni gert samning um kaup á verulegu magni af kísiljárn sem þurfti að flytja til Japans. Þá kviknaði sú hugmynd hjá Guðmundi forstjóra að senda okkur hringinn en það sem gerði það kleift var að honum tókst að ná í farm frá Kína til austurstrandar Bandaríkjanna. Það var afrek út af fyrir sig því fram að því hafði verið mjög erfitt að fá farm yfir Kyrrahafið. Það var hins vegar enginn vandi að loka hringnum því við lestuðum kol í Norfolk fyrir verksmiðjuna á Grundartanga,“ segir Jón.



Jón G. Magnússon skipstjóri við málverkið Sjómanskona á heimili sínu á Seltjarnarnesinu.

Flugur og sjóræningjar

Alls voru 18 manns í áhöfn Akranessins í þessari ferð, þar af ein kona, Ásta Thorarensen matsveinn. Jón sagði að

Hinn 16. janúar 1985 lagði Akranes, í eigu Nesskipa, upp í hnattsiglinguna sem tók fjóra mánuði. Siglt var á myrkvuðu skipinu á sjóræningjaslóðum, Kyrrahafið reyndist vera allt öðruvísi en önnur höf að sigla um og í Osaka fögnuðu heimamenn fyrsta íslenska skipinu sem þar lagðist að bryggju.

fjöldi manns hefði sóst eftir að fara með en einungis var hægt að hafa 18 manns í áhöfninni.

Pann 16. janúar 1985 var svo lagt upp í ferðina sem átti eftir að standa í fjóra mánuði. Kúrsinn var tekinn á borgina Ceuta en hún er á strönd Marokkó skammt vestan við Gíbraltarsund. Þar

var tekinn kostur og olía og læknir fenginn um borð því einhverjir höfðu fengið flensuskot. Eftir 19 tíma stopp var haldið inn í Miðjarðarhaf og siglt eftir því endilöngu. 31. janúar var akkerum varpað á ytri höfninni í Port Said þar sem Súez-skurðurinn hefst.

„Parna var hafður sá háttur á að skipum var safnað saman í skipalest, 20-40 saman. Skipin fengu númer og ef þau voru ekki tilbúin á tilteknum tíma urðu þau að bíða eftir næstu skipalest hálfum sólarhring síðar. Það komu lóðsar og menn frá hafnar-yfirvöldum um borð og byrjuðu á því að tilkynna mér að þeir þyrftu tvo kassa af góðu viski og svo sem 100 karton af sígarettum, að öðrum kosti mættum við

bíða í nokkra daga eftir að fá leyfi til að komast um skurðinn. Við vorum undir þetta búinir og létum þá fá það sem þeir báðu um. Svo voru hífðir stórir bátar um borð sem voru notaðir á leiðinni.“

Siglingin um skurðinn tók eina 15 tíma enda er Súez-skurður 193 kílómetrar að lengd og lengsti skipaskurður

heims. Við geymum okkur söguna af því fram í næsta blað en þá segir Jón okkur frá siglingum um skipastiga og skurði hér og þar í heiminum.

Þegar skurðinum sleppti tók Rauðahafið við og eftir það Indlandshaf. Leiðin lá suður fyrir Indland og Sri Lanka inn í Malakkasundið og til Singapore. „Það var heitt á þessum slóðum og þegar við sigldum nærri landi á Súmötru urðum við að slökkva öll ljós á nóttinni svo flugurnar sæktu síður í okkur. Það var reyndar einnig gert til þess að fela sig fyrir sjóræningjum en af þeim er töluvert á þessum slóðum eins og oft kemur fram í fréttum,“ sagðir Jón.

Singapore, Japan, Kína

Eftir 18 daga siglingu var komið til Singapore þann 17. febrúar þar sem tekinn var kostur og olía. „Þar biðu tugir, ef ekki hundruð skipa eftir verkefnum. Meðan við vorum þarna komu sölumenn um borð og settu upp búðir sínar þar sem þeir seldu bókstaflega allt milli himins og jarðar. Við gátum gefið áhöfninni fri og ég held að flestir hafi komist í land til að skoða sig um,“ segir Jón.

Eftir hálfan annan sólarhring var haldið áfram inn á Suður-Kínahaf. Siglt var á milli Tævan og Filippseyja, út á Kyrrahaf og áfram til Osaka þar sem hluti farmsins, 4.060 tonn af kísiljárn frá Grundartanga, skyldi losaður. Sú sigling tók tíu daga.

„Þegar við lögðumst að bryggju í



Jón G. Magnússon með hundinn Lása sem er mikill varðhundur og lét blaðamann ekki komast upp með neinn moðreyk. Bróðir hans er værukærari og lúrdi í kórfinni sinni.

Osaka var framkvæmdastjóri verslunar- og þjónustudeildar hafnarinnar mættur með fylgdarliði til að taka á móti fyrsta íslenska skipinu sem til þessarar borgar hafði komið. Hann afhenti mér skjöld því til staðfestingar og var afskaplega ánægður með okkur.“

Frá Osaka var farið til Kawasaki og afgangurinn af kísiljárninu losaður. Þaðan

var svo haldið inn á Gulahaf og siglt til borgarinnar Dalian í Norður-Kína, ekki langt frá landamærum Norður-Kóreu. Þangað var komið 9. mars og nú var hitabeltisloftslagið víðsfjarri. Það var fjögurra gráðu frost þegar akkerum var varpað úti fyrir borginni. Þarna biðu 150 skip afgreiðslu og Akranesið mátti bíða úti á leggunni í eina fimm daga áður en lestun hófst. Farmurinn var 6.000 tonn af magnesíti sem flytja átti til Baltimore í Bandaríkjunum. Eftir að lestun hófst gekk hún fljótt og vel og 17. mars var allt orðið sjóklárt fyrir siglinguna yfir Kyrrahafið.

Öðruvísi haf

„Kyrrahafið er öðruvísi en öll önnur höf sem ég hef siglt um. Þar verða öldurnar ótrúlega langar og stórar þannig að í stað þess að skoppa á öldutoppunum var þetta eins og að sigla upp og niður fjallshlíðar, það skiptust á há fjöll og djúpir dalir. Við hrepptum leiðindaveður fyrstu 12 dagana en sluppum þó við að lenda í flóðöldum sem eru víst algengar á Hawaii. Þær geta magnast upp og sjómenn sem hafa lent í þeim segja að þá sé ekkert annað að gera en stöðva skipið og

Áhafnarlistinn:

Áhöfn M/S Akraness

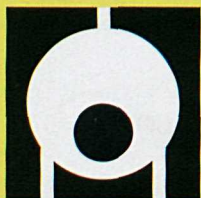
í hnattsiglingu

16. 1. 1985 - 16. 5. 1985

Jón G. Magnússon skipstjóri
Sigurður Arason yfirstýrimaður
Ólafur Hallgrímsson 2. stýrimaður
Haraldur Sigfússon yfirvélstjóri
Sigurður Svavarsson 1. vélstjóri
Hallgrímur H. Gíslason 2. vélstjóri
Sigurður Björgvinsson loftskýtamaður
Ásta Thorarensen matsveinn
Gunnar Sveinsson bátsmaður
Róbert Þór Gunnarsson háseti
Baldvin Þórsson háseti
Sigurður D. Sveinsson háseti
Gísli Hjartarson háseti
Gísli Aðalsteinsson háseti
Bergmundur Stefánsson viðgerðarmaður
Ólafur Th. Skúlason dagmaður í vél
Jón Haraldsson dagmaður í vél
Jóhannes H. Haraldsson vikadregur



Líkan af M/S Akranesi sem er á bygðasafninu Gördum á Akranesi.



KEMHYDRO - salan

Snorrabraut 87 • 105 Reykjavík
Sími: 551 2521 • Fax: 551 2075

**Tæringarvarnarefni
fyrir gufukatla**



Skipsbjallan af Akranesinu.

halda sjó, allt upp í átta eða tíu klukkustundir. Maður þarf að beita skipinu allt öðruvísi en maður er vanur við svona aðstæður.

Annað atriði sem þvældist dálítið fyrir okkur var tíminn en við urðum að færa klukkuna með reglulegu millibili á leiðinni yfir hafið. Þetta ruglaði menn í rúminu og maður hætti að geta sofið. Ég hélt að ég væri einn um þetta en eina nóttina þegar ég hafði legið andvaka og bylt mér í rúminu fór ég á fætur og niður í borðsal til að fá mér eitthvað í gogginn. Þá sat mestöll áhöfnin þar að spilum því það gat enginn sofið. Smám saman jöfnuðum við okkur þó á þessu. En svo upplifðum við það að það komu tveir fimmtudagar í röð þegar við fórum yfir daglínuna.

Stöðugur mótvindur og pus var á leiðinni yfir Kyrrahafið og til að kóróna leiðindin fór önnur aðalvélín að hiksta og gírókompásinn ruglaðist endanlega skömmu áður en komið var til Los Angeles. Þar var varpað akkerum að morgni 7. apríl, teknar vistir og olía og gerð tilraun til að gera við kompásinn sem að vísu dugði ekki lengi. Svo var siglt niður með strönd Kaliforníu, Mexíkó og Mið-Ameríku þar til lagst var við akkeri úti fyrir Panamaborg. Siglingin um Panamskurð tók um hálfan sólarhring en frá-sögn af henni bíður næsta blaðs.

Ánægjuleg ferð

Það var kominn 22. apríl þegar lagt var upp frá borginni Colón við norðurenda skurðsins og framundan rúmlega vikusigling til Baltimore. Þar var skipið losað og dyttað að ýmsu, þar á meðal ekkisens gírókompásnum. Einnig kom í ljós smá



Skjöldurinn sem hafnaryfirvöld í Osaka í Japan afhentu Jóni við komuna til borgarinnar. Með honum vildu þau heiðra komu fyrsta íslenska skipsins til borgarinnar.

leki í einni lestinni og var gerð bráðabirgðaviðgerð til að stöðva hann.

Klukkan fimm síðdegis á degi verkalyðsins, 1. maí, voru landfestar leystar í Baltimore og siglt til Lambert Point í Norfolk en þangað var fjórtán tíma sigling. Þegar dráttarbátur var að leggja skipinu að bryggju í Norfolk vildi ekki betur til en svo að skipið rakst í bryggjuenda. Við áreksturinn kom gat á lest 4 og einhverjar fleiri byltur hlaut skipið. Það var þó byrjað að lesta rúmlega 6.000 tonn af kolum. Það gekk fljótt fyrir sig og að því loknu var lagst fyrir akkeri úti á legunni og gert við skipið til bráðabirgða. Henni var lokið um nóttina og upp úr hádegi þann 3. maí var lagt upp í lokaáfangann. Hann tók tæpa 13 sólarhringa og snemma morguns þann 16. maí var lagst að bryggju við Grundartanga í Hvalfirði.

Þar með lauk fyrstu og að því er best er vitað einu hnattsiglingu íslensks skips. Hún tók heldur lengri tíma en hjá Phileas Fogg, eða rétta 120 daga. Og þó, það er ekki rétt því þá vantar fimmtudaginn sem áhöfnin græddi á Kyrrahafinu.

Jón G. Magnússon minnst þessarar ferðar með ánægju. Hún gekk að flestu leyti vel og engin meiriháttar óhöpp urðu. Mannskapurinn naut ferðarinnar, líka hásetarnir sem að því er sjá má í dagbók skipsins voru að rústa og mála flesta daga, hvort sem skipið var í höfn eða á siglingu.

„Ég reyndi að sjá til þess að allir kæmst í land þar sem stoppað var svo þetta var töluverð upplifun fyrir áhöfnina. Sjálfum hafa mér alltaf fundist það vera forréttindi að fá að sigla um heiminn sem farmaður því á þann hátt sér maður heiminn frá allt öðru sjónarhorni en ferðamaðurinn,“ sagði Jón.

Við heyrum meira af ferðalögum hans í næsta tölublaði Víkingsins.



Veggurinn sem helgaður er hnattreiðu Akranessins á byggðasafninu..